15e Année — N 715

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

1er Juin 1912

VIE AU GRAND AIR

En supplément
4 pages
sur le match
WILLIE LEWIS
CARPENTIER

En supplément
4 pages
sur le match
WILLIE LEWIS
CARPENTIER

LES DEUX TRIOMPHATEURS DE LA SEMAINE

Emile Georget qui a remporté la victoire dans Bordeaux-Paris en 19 h. 32 m. (*Bicyclette La Française-Diamant, pneus Dunlop*). — Georges Carpentier, vainqueur de Willie Lewis, le félicite.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CYCLES=AUTOS

LA MARQUE

ALBATROS

ESSENTIELLEMENT FRANÇAISE

RÉPUTÉE DANS LE MONDE ENTIER

AGENTS DANS LES PRINCIPALES VILLES

HENRI BILLOUIN

INGÉNIEUR - CONSTRUCTEUR

104, Avenue de Villiers = PARIS

LES PLUS HAUTES RECOMPENSES AUX EXPOSITIONS

91 Victoires sur 92 Courses en 1911

FACILITÉS DE PAIEMENT

CATALOGUES FRANCO TÉLÉPHONE : 548-03

.. .. GRAND STOCK DE .. ..

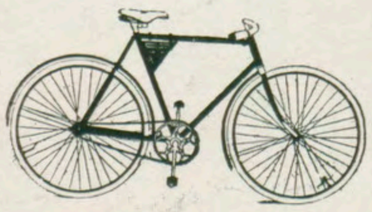
VOITURES AUTOMOBILES D'OCCASION

DE TOUTES FORCES ET DE TOUTES MARQUES

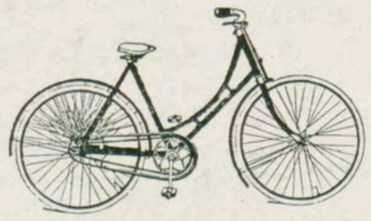
VERIFIÉES ET MISES AU POINT, MARCHE GARANTIE

PHOTOS ET PRIX SUR DEMANDE

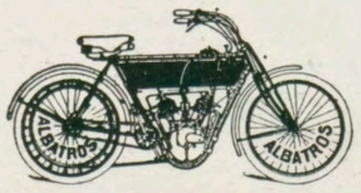
MOTEURS NEUFS ET D'OCCASION
ACCESSOIRES, PIÈCES DÉTACHÉES



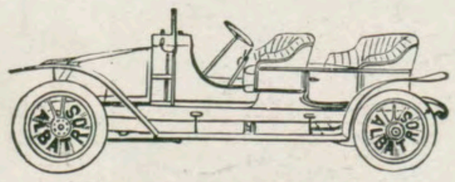
BICYCLETTES pr HOMMES
Neuves, *depuis*... ... ... **130** fr.
D'enfant, *depuis*.. ... ... **80** fr.



BICYCLETTES pour DAMES
Neuves, *depuis*... ... ... **150** fr.
Fillettes, *depuis* ... ... **90** fr.



MOTOCYCLETTES
Neuves, *depuis*... ... ... **550** fr.
D'occasion, bon etat, toutes marques, *depuis*... ... **150** fr.



AUTOMOBILES
Specialité de voitures a 4 cylindres, complètes, *depuis*... **6.000** fr.

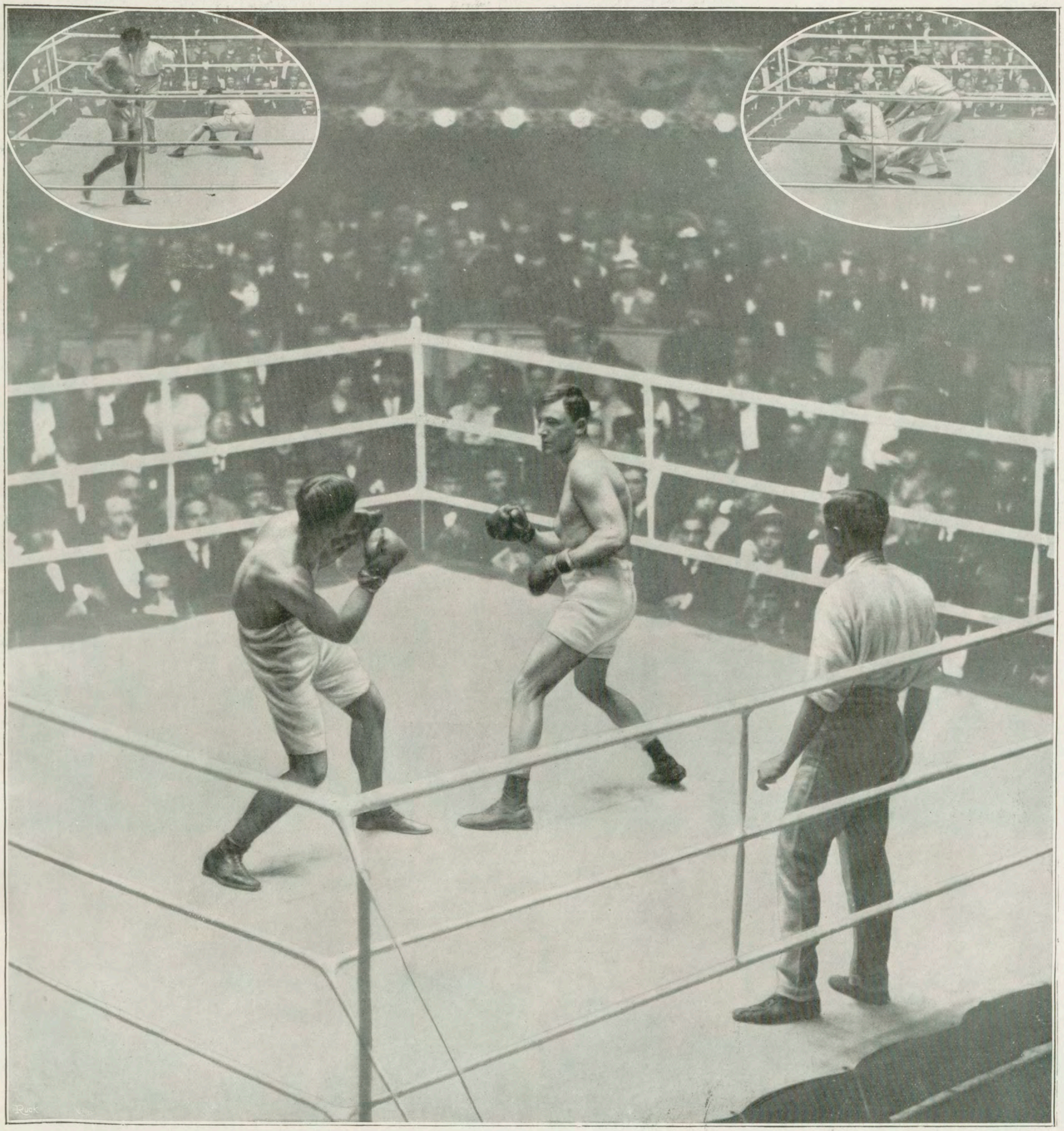
La Vie au Grand Air

N° 715 — 1er Juin 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie June 1 st 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.



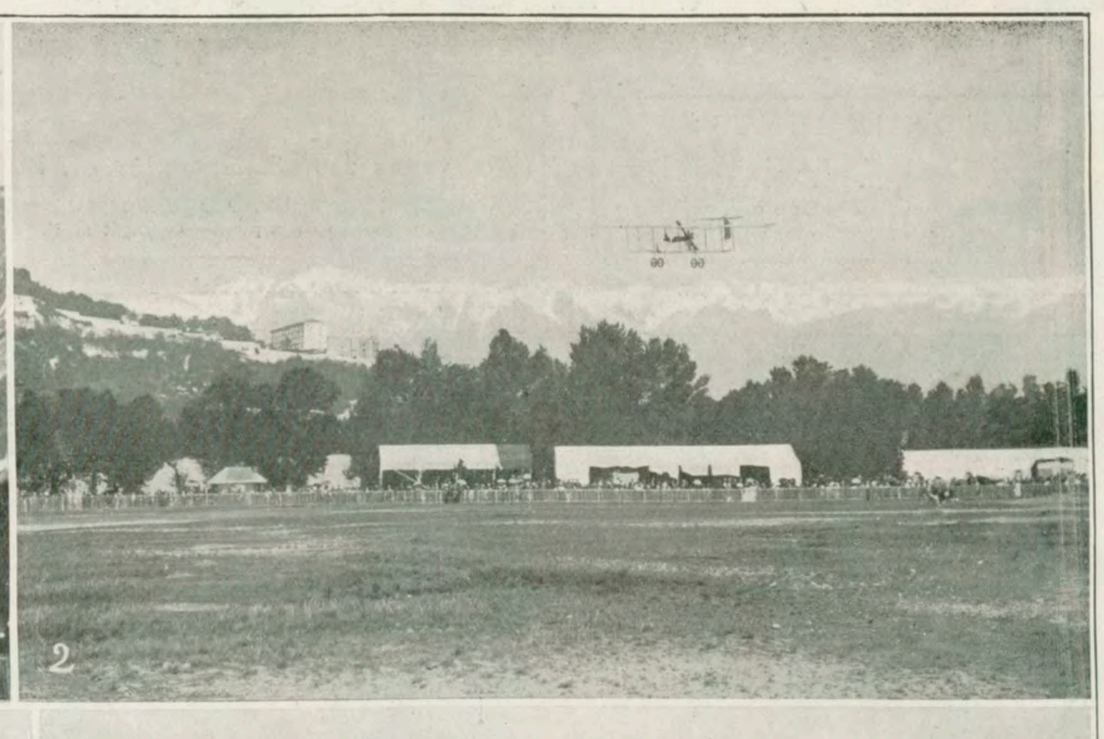
CARPENTIER TRIOMPHE AUX POINTS DE WILLIE LEWIS (1)

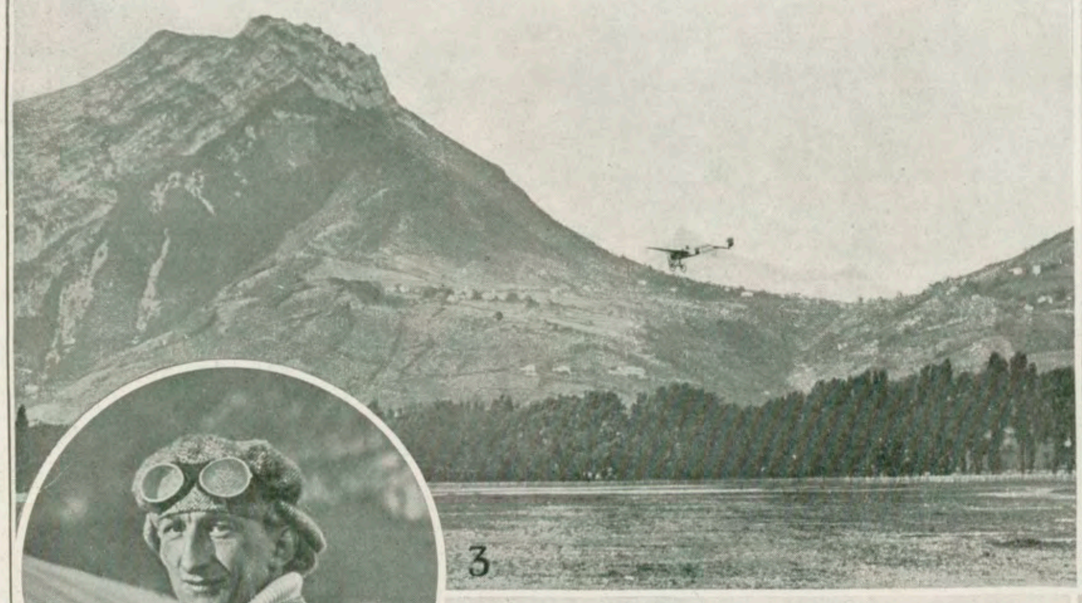
Georges Carpentier a réussi, le 22 mai, à remporter une nouvelle victoire, mais très difficile cette fois, en triomphant aux points de l'Américain Willie Lewis, quoique ayant été mis knock-down au huitième round. En haut, à gauche, Carpentier est projeté à terre à la huitième reprise. A droite, les deux adversaires tombent ensemble au dernier round.

(1) Voir l'article p. 381 et le supplément de 4 pages.

L'AVIATION A GRENOBLE ET A PAU

1

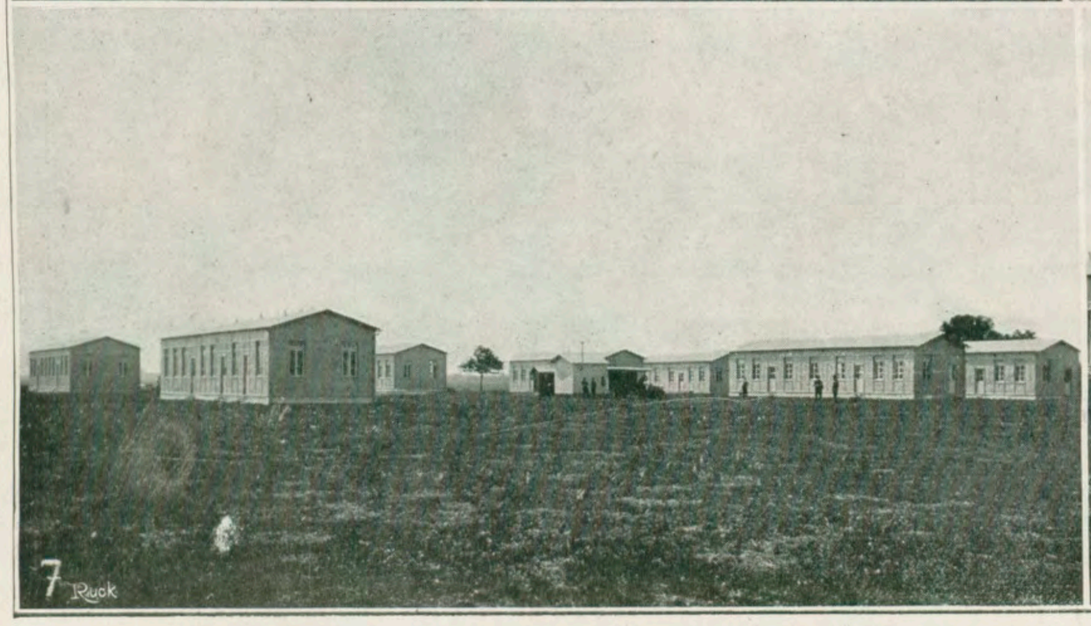

2


3

4

5

6


7 Ruck

8

QUELQUES VUES DU MEETING DE GRENOBLE

1. L'excellent aviateur Busson évolue au-dessus du Saint-Eynard (*monoplan Deperdussin*). — 2. Bill part pour un vol d'altitude (*biplan Farman*). — 3. Legagneux, à l'assaut du casque de Néron (*monoplan Blériot*). En médaillon, Legagneux. — 4. Legagneux descend. En médaillon, Busson. — 5. Tétard franchit le mont Saint-Eynard. — 6. Busson passe le casque de Néron. — 7. Les travaux à l'école militaire de Pau. — 8. L'école de Pau sera fort bien installée.

SOMMAIRE

Les deux triomphateurs de la semaine .. .. Couverture
Carpentier triomphe aux points de Willie Lewis 379
L'aviation à Grenoble et à Pau.. 380
Comment Carpentier a battu Willie Lewis, par JACQUES MORTANE 381
L'avenir des hydro-aéroplanes, par FRANK BARRA 381
Avant le Grand Prix de Dieppe, par GEORGES PRADE .. 382
La grande semaine des armes de combat 1912, par JOE BRIDGE.. 382
Védrines va à Limoux 383
La Coupe de la " Vie au Grand Air " 383
Le Carnet du sportsman 384
La Semaine des Armes de combat.. 385
Emile Georget gagne Bordeaux-Paris devant Petit-Breton 386-387
Le meeting du Mans 388
Bordeaux-Paris, par MAURICE MARTIN.. 389
Les Championnats du monde de tennis, par GEO LEFÈVRE 389
La vie d'un Champion du Ring, par JIM JEFFRIES.. .. 390
Le Bloc-Notes de la semaine 391
La saturation, par RENÉ RIONDET.. 392
Les Prix La Rochette, par STUART.. 392
La semaine hippique 393
Les courses de la Pentecôte 394
Le championnat de France de vitesse 394
Le match Carpentier-Willie Lewis 395
Georges Carpentier triomphe aux points de Willie Lewis 396-397
Carpentier vainqueur 398

Les abonnés de la " VIE AU GRAND AIR " bénéficient de nombreux avantages, tels que :

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50) ;

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprime *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion) ;*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande) ;

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

En outre, tout abonné d'un an à la Vie au Grand Air *qui souscrira également un abonnement d'un an à* Je Sais Tout *ou à* Fermes et Châteaux *bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois s'il le désire ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).*

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

NOTRE CAMPAGNE D'ÉTÉ

Nous commençons, dès aujourd'hui, la série des suppléments que nous avons annoncés à nos lecteurs. Ceux-ci trouveront en effet, encartées dans le présent numéro, quatre pages supplémentaires, consacrées au match Carpentier-Willie-Lewis. Dans le prochain numéro, nous consacrerons une superbe double page au Grand Prix de l'Aéro-Club, qui fera l'objet dans le suivant d'un supplément gratuit de 8 pages.

Enfin le numéro du 21 juin et celui du 29 consacrés au Circuit d'Anjou et au Circuit de Dieppe seront deux numéros spéciaux, qui contiendront au minimum 36 pages sous une couverture en couleurs. Les numéros exceptionnels, vendus un franc, seront remis gratuitement à tous nos abonnés.

BOXE

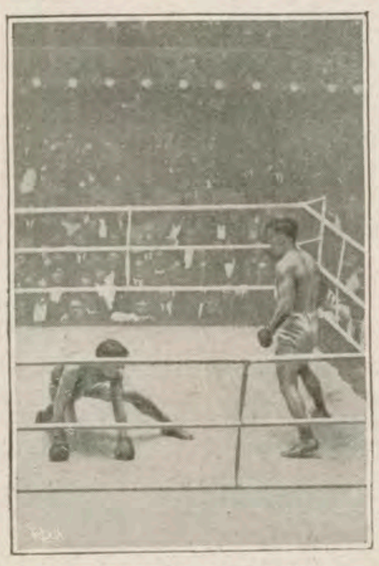
Comment Carpentier a battu W. Lewis

Le combat tel qu'il a été vu par l'un des juges.

J'AVAIS l'honneur, l'autre mercredi, d'être, avec MM. Tristan-Bernard et Hurdman-Lucas, juge du match Georges Carpentier-Willie Lewis. Si, à la fin du vingtième round, il ne pouvait plus y avoir d'hésitation au sujet de la décision, il n'en était pas de même vers le quinzième. La foule essayait déjà d'exercer une pression sur notre opinion, acclamait Carpentier et si, à ce moment, on n'avait pas accordé la victoire au Français, un scandale aurait sans nul doute éclaté. Or, en mon âme et conscience, le déclarer vainqueur avant la vingtième reprise, aurait constitué une injustice flagrante. Mais nous allons reprendre ensemble les diverses phases de cette angoissante rencontre, animée d'un bout à l'autre, émouvante dans ses moindres incidents et tumultueuse souvent.

Au début, les deux hommes, sachant combien ils étaient également redoutables, n'attaquaient qu'avec une certaine prudence. Ce n'est point qu'ils aient eu peur, mais, scientifiques et ne voulant point accomplir de gestes inutiles, ils tenaient à percer les mystères de leurs méthodes respectives avant de se livrer. C'était la période d'observation où la tête agissait seulement. Feintes et esquives de deux virtuoses cherchant à se tromper mutuellement et cachant les secrets de leur art.

Puis, Willie Lewis, impulsif, commençait à rentrer, tandis que Carpentier calme et prudent, malgré son jeune âge, faisait preuve d'une plus grande expérience du ring. Il désirait fatiguer son adversaire avant de fournir du travail efficace. Au sixième round, quelques secondes avant le coup de gong, il encaissait un coup dur. Le repos lui permettait de se remettre. Peu après, dans la huitième reprise, un terrible crochet du droit à la mâchoire l'expédiait à terre. Il était bien touché, ne se relevait pas immédiatement, dédaignant la forfanterie, restait sept secondes un genou sur le sol, lorsque retentissait le signal. Il était sauvé. Les soigneurs, le fougueux Descamps en tête, le frictionnaient pour le ranimer et parvenaient à le rendre apte à la bataille. Je crois que si la reprise avait duré une demi-minute de plus, Willie Lewis aurait remporté une victoire décisive. Pendant quelques rounds, en effet, le Lensois se ressentit du heurt. Il avait les yeux hagards, l'air mal assuré. Déjà ses partisans étaient navrés, croyaient à sa défaite. Ils ne pouvaient pas supposer que le jeune athlète pourrait surmonter la défaillance et reprendre l'avantage. Il est si rare de voir un homme knock-down revenir au combat avec ardeur et triompher finalement ! Willie Lewis et ses soigneurs étaient convaincus du succès. Et, de fait, jusqu'au douzième round, l'Américain menait avec une réelle avance. Mais le treizième lui était fatal. Le chiffre fatidique commençait à diminuer ses chances, alors qu'il portait bonheur au Français qui se mettait à combler le handicap considérable qu'il avait subi du fait de sa chute. Complètement remis, il regagnait peu à peu le terrain perdu, faisant appel à toute sa science, à toute son énergie. On assistait à la résurrection de l'athlète. Et le combat continuait, admirable, entre ces deux champions désireux d'en finir, car ils commençaient à sentir les effets de la fatigue. C'était une prodigieuse escrime du poing, parsemée, de temps en temps, de périodes de cafouillage, provoquées par les vociférations d'une assistance en délire qui acclamait sans cesse Carpentier, parfois sans raison, même quand ses attaques arrivaient dans les gants, tandis qu'elle sifflait injustement son ancienne idole. Certes, dans l'énervement de la lutte, Willie commit quelques fautes, mais le public, occupé à admirer tout ce que faisait Carpentier, n'aperçut pas certaines irrégularités dont il se rendit coupable. Et je crois que s'ils avaient pu combattre sans être excités par les spectateurs, ni l'un ni l'autre n'aurait enfreint, à un seul instant, les règlements. Tout le monde connaît, en effet, leur loyauté légendaire.



CARPENTIER VA A TERRE

Du treizième au dix-neuvième round, Carpentier chercha à égaliser ses chances avec celles de Willie Lewis. Il y parvint. Lorsque les deux hommes se présentèrent pour la dernière reprise, c'était le match nul dans toute sa beauté : le début du combat avait été pour Willie qui avait obtenu un knock-down. La fin pour Carpentier. En toute justice, on ne pouvait frustrer l'un de la décision aux dépens de l'autre. C'étaient donc les trois dernières minutes qui allaient décider de l'issue de la rencontre. L'émotion était à son comble lorsque le gong appela les boxeurs pour ce moment angoissant. Qu'allait-il se passer ? L'un des adversaires allait-il s'assurer un avantage indiscutable ? Ou bien serait-il impossible de départager les concurrents ?

Or, à partir de cet instant, seul Carpentier faisait du travail efficace, Willie Lewis était fini. C'est à grand peine qu'il atteignait la fin de la rencontre.

Par deux voix contre une qui réclamait le match nul, la victoire de Carpentier fut proclamée et ce n'était que justice. La salle éclata en applaudissements, de longues ovations récompensèrent le Français de son succès, de son très grand succès, tandis que tardivement on rappelait le pauvre Willie Lewis en larmes, pour lui adresser quelques-unes de ces acclamations qu'on lui distribuait avec tant de libéralité jadis.

Il nous avouait qu'il était en effet battu et que la décision à laquelle j'avais collaboré était absolument juste. A ce sujet, je tiens à protester dans ces colonnes contre l'hypothèse fantaisiste érigée en affirmation malveillante par un rédacteur du *Paris-Sport*, qui semble avoir regardé le combat d'un mauvais œil. Ce journaliste, dont le compte-rendu est d'ailleurs parfaitement inexact, prétend que j'ai jugé « match nul ».

J'ai bel et bien voté pour la victoire de Carpentier et mon article d'*Excelsior* ne laissait aucun doute à ce sujet au lecteur attentif et impartial. Celui qui m'a attaqué et qui signe d'ailleurs *Straight Left* a bien choisi son pseudonyme. On sait en effet que *Left* veut dire « gauche » en anglais.

JACQUES MORTANE.

AVIATION

L'avenir des Hydro-aéroplanes

Le flotteur central semble être le meilleur.

LA mer fut trop calme, lors du meeting de Monaco, pour nous permettre de juger vraiment des qualités de navigabilité de nos hydro-aéroplanes actuels. Les conditions un peu spéciales du concours avaient réuni surtout des appareils à grande surface, dont la vitesse avait été sacrifiée à la faculté d'enlever beaucoup de poids. Ces appareils avaient été munis (quelques-uns au petit-bonheur), de flotteurs courts et larges ou de flotteurs étroits et allongés. Ces deux systèmes ont leurs qualités : le flotteur court, se déjaugeant très vite, permet un essor extrêmement rapide ; le flotteur long travaille mieux en eau agitée.

Pour moi, le meilleur système pour se frayer une route dans les vagues, serait de munir les hydro-aéroplanes d'un flotteur central, en forme de long bateau, armé à l'intérieur. Il devrait aller très à l'avant et avoir toujours tendance à relever du nez. Directement sur lui, sans amortisseur, viendrait se fixer l'armature de l'appareil, le tout formant un ensemble rigide, d'une solidité à toute épreuve. Car, il faut bien le dire, un hydro-aéroplane, naviguant par une mer un peu rude, éprouve des chocs terribles, mais heureusement toujours dans le même sens. Dès que l'appareil prend de la vitesse, il bondit de vague en vague, le flotteur venant frapper l'eau avec une force en rapport direct avec la vitesse acquise.

Il est donc nécessaire de ne rien négliger pour obtenir une extrême solidité du flotteur et de sa réunion à l'appareil. Ce dernier point sera surtout très important pour les appareils rapides à surface réduite qui devront atteindre une grande vitesse pour s'envoler. Là, a toujours été la grosse difficulté ; pour y remédier on a construit, jusqu'à présent, des biplans immenses décollant à faible allure. Ces appareils ne peuvent avoir d'avenir que pour la défense côtière. En stationnement dans un port, ils pourront s'enlever d'un petit bassin. Mais ce dont nous avons le plus besoin, c'est d'un appareil éclaireur, rapide, de dimensions réduites pour être logé facilement sur un navire de guerre, léger et maniable, pour pouvoir être mis à l'eau et hissé à bord rapidement... Le monoplan qui semble s'indiquer comme l'appareil-type pour remplir ce programme éprouvera, par le fait des caractéristiques de sa construction, de grosses difficultés pour naviguer par une mer un peu rude. Quels que soient les résultats obtenus en eau calme, le moteur et l'hélice à l'avant, le gauchissement des ailes seront la cause de nombreux ennuis par grosse houle. Un petit biplan, rapide et léger, avec moteur et hélice à l'arrière me paraît, à l'heure actuelle, l'appareil le plus pratique pour remplir le rôle d'éclaireur d'escadre.

Il devrait pouvoir être lancé du pont du navire par un procédé analogue à celui des frères Wright, car ce moyen aurait l'avantage d'être plus rapide que la mise à l'eau. Mais il devrait aussi pouvoir partir directement de la mer, même par gros temps. Pour regagner son bord, il viendrait ammerrir tout près du navire, et serait immédiatement hissé à l'aide d'un mât de charge.

La question très discutée d'un aéroplane ordinaire venant atterrir sur le pont d'un navire aménagé à cet effet, me paraît une acrobatie dangereuse et une solution manquant de sens pratique. Qu'adviendrait-il de cet appareil arrêté par une avarie du moteur, même légère ?

Je crois qu'il y a mieux à faire en cherchant à perfectionner les qualités de navigabilité de nos hydro aéroplanes actuels. Nous ne sommes plus à l'époque des tâtonnements, nous sommes entrés dans le domaine pratique.

FRANK BARRA.

AUTOMOBILE

Avant le grand prix de Dieppe

Similia Similibus.

Similia similibus. Que nos lecteurs nous excusent, une fois n'est pas coutume, et comment mieux rendre, cette idée que des causes semblables aboutissent à de semblables effets.

« Le monde est petit », dit un personnage des *Transatlantiques*, d'Abel Hermant. Et c'est vrai, surtout pour le monde scientifique qui nous apparaît si vaste pourtant. Vaste par le détail, mais petit et simple en ses données générales.

Et en voici un nouvel exemple.

Jetez les yeux sur ces trois silhouettes qui représentent un fuselage du monoplan dernier cri, une carrosse ie de voiture pour le futur Grand Prix de l'A. C. F., à Dieppe, en juin prochain, et une coque de canot glisseur, telle qu'on en vit à Monaco, en avril dernier. Le premier est en toile sur un bâti de bois ou de métal, la seconde est en aluminium ou en tôle légère, la troisième est en bois. Mais on dirait que le même architecte les a tracées et pourtant leurs ingénieurs ne se connaissent même pas, à plus forte raison ne connaissent-ils pas les plans l'un de l'autre. C'est à peu près d'ailleurs à la même époque, cet hiver, que les plans furent dessinés : un des engins pèse 400 kilos, l'aéroplane ; un autre pèse 1000 kilos, l'automobile ; le dernier près de 2.000 kilos, le canot ; l'un volera dans l'air, le second roulera sur terre, le troisième glissera sur l'eau.

Tous trois sont pourtant identiques. C'est qu'ils ont un même ennemi, et cet ennemi à vaincre c'est tout simplement la résistance à la pénétration. Pour le combattre on a dû endosser la même armure. De là ces trois rectangles prolongés à l'arrière par trois triangles, je dis bien à l'arrière, car ce qui paraît bizarre et qui n'est pourtant que logique, c'est surtout à l'arrière que la pointe s accuse. Les premières voitures dites en coupe-vent, tout comme les locomotives du P. L. M., avaient un avant pointu, les premiers canots effilèrent, eux aussi, leur proue. Aujourd'hui, c'est l'arrière qu'on effile. L'aéroplane qui eut, lui aussi, ses pointes de course, ses capots pointus, a, aujourd'hui, carrément — c'est le cas ou jamais de le dire — son avant carré, et, au contraire, on a entoilé jusqu'à l'extrémité son fuselage arrière qui s'effile. Notez que les dirigeables sont construits de même. Ils ont le gros bout à l'avant. Les dirigeables italiens, à ce point de vue, sont des plus caractéristiques. Ils sont, en forme de turbot, avec une tête énorme, une queue très fine, et si l'on jette un coup d'œil en France et en Allemagne sur la série de nos dirigeables depuis la *France* de Renard et Krebs, jusqu'aux modernes Bayard-Clément, Lebaudy, Astra, Parseval et Gross, on sera frappé de l'évolution nette.

Mettons à part le canot qui doit vaincre surtout la résistance de l'eau. Par rapport à sa vitesse qui reste assez faible, à cause de cette résistance même de l'eau, qui est prodigieuse, celle que lui offre l'air, est assez peu de chose. Mais pour la voiture et l'aéroplane, le problème est identique. La résistance de l'air est colossale.

Jadis, l'on s'en souciait fort peu. D'abord, la vitesse fut faible, ensuite on se contenta, pour l'accroître, d'augmenter la puissance. Dans ces conditions, on faisait, avec le tout, une cote assez mal taillée. Cependant les premières voitures en coupe-vent datent de loin. La première, toute première, fut, en 1899, la voiture électrique Jeanhaud, du comte de Chasseloup-Laubat. C'était une simple pointe de couche à l'avant, une étrave de navire. La *Jamais Contente*, de Jénatzy, autre voiture électrique qui détint de longues années le record du monde de la vitesse avec 104 kilomètres à l'heure, était beaucoup plus étudiée. Section très faible au maître-couple, c'est-à-dire au point le plus large, pointe aussi aiguë à l'arrière qu'à l'avant. Une autre voiture aussi célèbre fut l'*Œuf de Pâques*, de Serpollet, ainsi nommée parce qu'elle avait la forme d'un œuf et que nous la vîmes le jour de Pâques, à Nice. J'eus le plaisir, en 1902, d'y faire le premier 120 kilomètres à l'heure, avec Serpollet, la veille de la course du Mille, sur la Promenade des Anglais : c'était également le cigare, moins effilé, le véritable œuf. Serpollet se rendait, d'ailleurs, parfaitement compte de l'imperfection des formes, mais il y avait pour lui nécessité de placer à l'arrière ses brûleurs dans un courant d'air suffisant et cependant pas trop fort.

Puis vinrent les Dauphin Mors de Paris-Madrid.

Aujourd'hui, le problème est plus difficile encore. On a limité la puissance maxima des voitures de Dieppe, je parle des plus nombreuses, celles de la Coupe de l'*Auto*, en limitant leur cylindrée à 3 litres. Il est évident, qu'on a beau faire suer les chevaux en métal, il faut bien, à un moment donné, s'arrêter. Le poids est également fixé à un minimum. Donc, étant donné, d'un côté, une puissance maxima, de l'autre un poids minimum, le tout sur une couche identique pour tous, il n'y a qu'un moyen d'augmenter la vitesse, c'est de diminuer la résistance.

Ce n'est pas ici la place de faire un cours technique de construction automobile, et je n'en ai ni la compétence ni même l'ambition. Mais d'une façon générale, on peut dire que les résistances à vaincre pour une voiture sont de trois sortes :

1° La résistance au roulement et le frottement des fusées. 2° La résistance de l'air. 3° La résistance aux rampes.

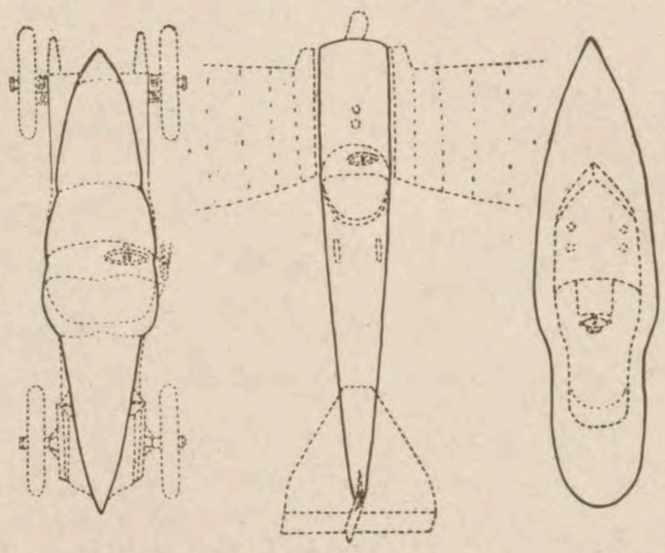
Ne nous occupons pas de la troisième, elle est la même pour tous. La première, qu'on ne peut jamais évaluer d'une façon tout à fait exacte, est une question de construction et de pneumatiques.

La seconde, qui nous occupe, est assez connue.

Les Anglais, à ce point de vue, ont pu, grâce à leur autodrome de Brooklands, faire des expériences à la fois théoriques et pratiques, du plus haut intérêt. L'expérience pratique est la constatation brutale de l'augmentation de la vitesse, en modifiant certaines formes de la carrosserie. L'expérience pratique fut la mesure de la résistance sur des surfaces de dimensions connues à des vitesses connues. Une plaque d'un mètre carré de section, par exemple, ce qui est à peu près la section moyenne d'une voiture de course, à des allures différentes, chronométrées en même temps que l'appareil enregistreur marquait la pression.

Jusqu'à 30 kilomètres à l'heure, la résistance de l'air est pratiquement nulle. Elle s'exprime par une formule très simple qu'on peut résumer ainsi : *Résistance de l'air* = $A S V^2$.

V est la vitesse en kilomètres à l'heure, S est la résistance en mètres carrés, A est le coefficient que



FUSELAGES D'AUTOMOBILE, D'AÉROPLANE, ET DE CANOT AUTOMOBILE

donne la carrosserie, il est naturellement variable. D'une façon générale, il oscille entre 0,0055 (carrosseries ordinaires) et 0,0050 (carrosseries dites de course). A Dieppe, dans les carrosseries spéciales, à pointe arrière, qui reforment la masse d'air divisée avec le minimum d'effort, et qui ne présentent à l'extérieur, ni au-dessus (conducteurs enfoncés dans la carrosserie), ni au-dessous, ou sur les côtés, aucune saillie qui accroche, ces coefficients seront très abaissés. Jusqu'à quel chiffre ? Il est bien difficile de le fixer de façon exacte.

Supposez une voiture marchant à 150 kilomètres à l'heure, et d'une section d'un mètre carré. Le coefficient de la carrosserie sera multiplié par 22.500. On voit ce que représente de puissance économisée, et par conséquent, à puissance égale, de vitesse gagnée, l'amélioration des formes de la carrosserie. De 100 kilomètres à l'heure à 150, cette résistance varie de plus du double, de 10 000 à 22.500. A 30 à l'heure, le coefficient se multiplie par 900, à 120 à l'heure, vitesse quadruple par 14.400, c'est à dire par 16 fois plus.

D'une façon générale encore, et exception faite de ces formes spéciales, on peut dire que, au-dessus de 100 kilomètres à l'heure, la résistance de l'air est plus grande que les résistances au roulement et le frottement réunis. C'est-à-dire que s'il vous faut 50 chevaux pour faire cette vitesse, il y en a 26 au moins qui sont simplement employés à vaincre l'air dont vous ne vous méfiez point.

Moralité ! Comme les femmes modernes, soignez la ligne en automobile.

GEORGES PRADE.

ESCRIME

La grande semaine des armes de combat 1912

Un peu de publicité ne nuirait pas

Il est indéniable que cette « grande semaine » a remporté le plus éclatant succès ! Toute la gloire en revient aux dévoués organisateurs de ce tournoi, le capitaine Sée, Adrien Lajoux, René de Eynde, Sdilon Lacroix, d'Havrincourt, j'en passe, à qui je demande de ne point m'en vouloir, et je féliciterai en bloc le comité de la Fédération parisienne qui sut mener à bien cette formidable entreprise. Le duc Decazes fut le grand Mécène de ces jours héroïques... et la générosité des escrimeurs fit le reste. Le « reste » put distribuer dix mille francs de prix aux vainqueurs.

C'est assez dire avec quel élan chacun apporta son écot à cette œuvre de propagande sportive... Mais assez de fleurs, voulez-vous ? Puisqu'aussi bien vous avez lu dans les journaux, jour par jour, les résultats détaillés de toutes les belles épreuves de cette « décade », je ne ferai que les commenter. La victoire du sympathique, exubérant et charmant baron de Eynde, dans l'Individuelle d'épée ne surprit que ceux qui ne suivent pas, depuis un an, les performances remarquables de cet athlète exceptionnel... Ce brave René court toutes les « poules », toutes les épreuves dominicales, tous les championnats, et il se classe régulièrement dans les deux ou trois premiers. Il était naturel qu'il remportât, cette fois encore, un succès auquel tous ses innombrables amis applaudissent de grand cœur. Vous dirai-je qu'il est un grand escrimeur ? Non, et il n'a pas lui-même cette prétention. Mais il tire avec une fougue, une furia admirables — et une intuition qui tient du prodige. C'est un « pouliste » hors-ligne, il est juste qu'il ait gagné, avec le sourire, une épreuve peut-être très dure, mais qui répondait à ses moyens physiques et à son tempérament.

Les provinciaux furent tous la révélation de cette « grande semaine », depuis le placide Cornereau, jusqu'à l'élégant et précis Hardy, sans oublier Péronnire, Granger, Simyan. et toute cette splendide phalange d'athlètes que Georges Trombert avait réussi à réunir de tous les coins de la France. La province a battu Paris, et ce résultat ne peut que faire un bien énorme à la cause de l'escrime dans tous les centres où le noble sport est en honneur.

Cette victoire de la province eut un très grand retentissement. Elle est l'œuvre de Georges Trombert. Les provinciaux, sans lui, seraient éternellement restés cloîtrés chez eux, ignorés, perdus, méconnus.

Trombert est, de plus, un escrimeur accompli. Il est, avec Gaudin, un des rares épéistes qui *connaissent* les armes.

Le lieutenant Perrodon, malgré un muscle froissé, gagna le championnat de sabre devant le très difficile lieutenant de Mas-Latrie et Jean Lacroix, qui fit, durant tout ce tournoi, des armes de toute beauté. La Seine-Inférieure, électrisée sans doute par l'impétuosité de Delevoye, enleva aux frères Mabileau, la Coupe départementale.

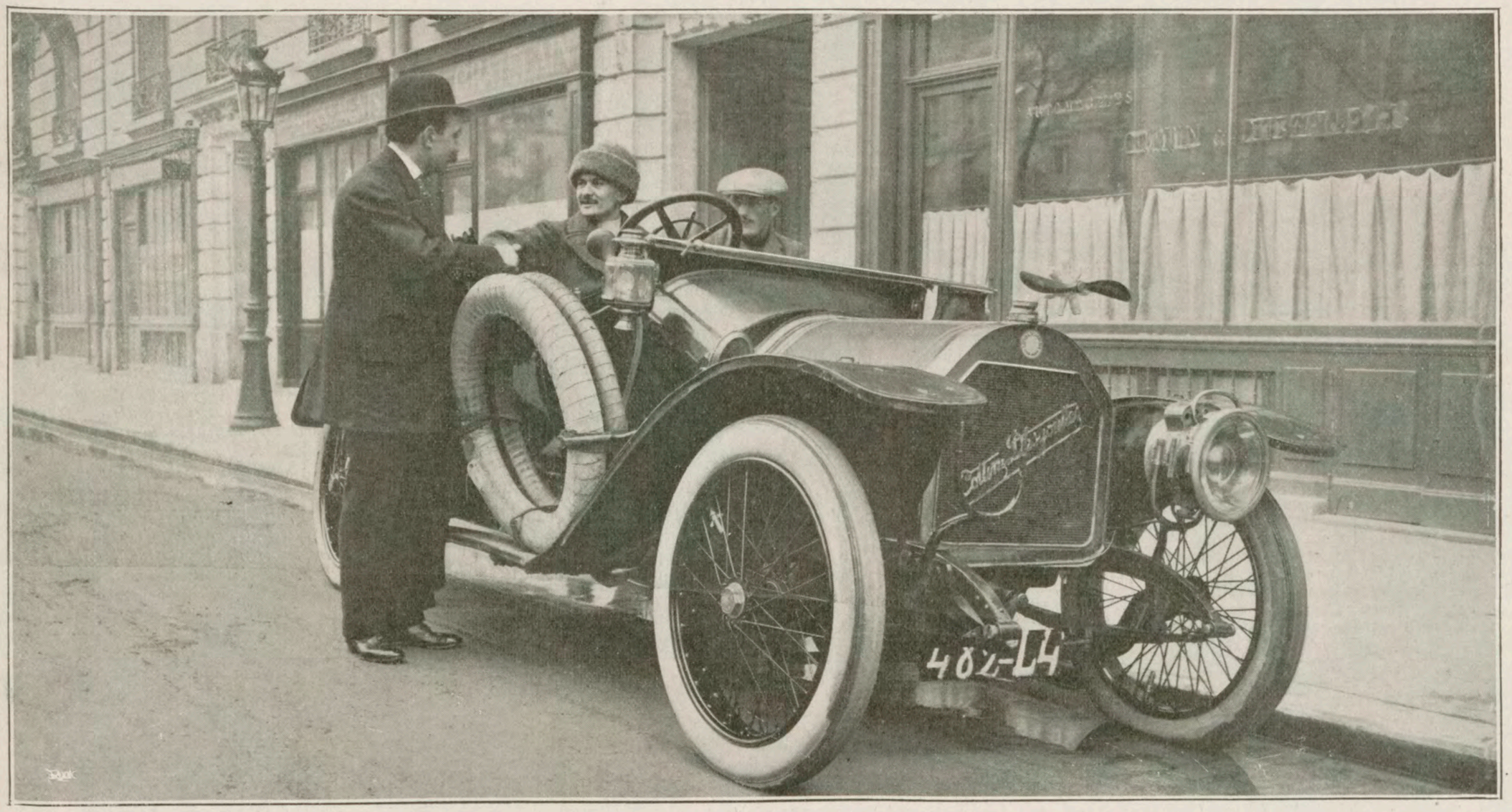
Ces jeunes prodiges, élèves du sympathique Cléry, ne furent battus, dans leur match annuel, que d'une touche par les fils de Cordier, qui tirent à l'épée comme leur père... et ce n'est pas peu dire !...

Il est regrettable que ni Bernard Gravier, ni Lippmann, ni Ducret, ni Massard, ne fassent partie, cette année, de notre équipe nationale, qui me paraît un peu hétéroclite ! Les « quinze » actuels auront fort à faire pour défendre nos couleurs dans la dure compétition des Jeux Olympiques. Heureusement, notre dieu... Gaudin, veillera !...

Sans vouloir rappeler l'incident fâcheux qui fit en somme annuler le match si intéressant des « Douze », faussé par la combinaison de deux salles au détriment des autres, je déplore que la commission de la S. P. E. ait pris, en cette occasion, une demi-mesure. Il n'y avait pas de milieu. Ou bien une salle avait donné des touches à l'autre, il y avait des preuves indéniables, et il fallait sévir avec la dernière énergie contre un procédé inqualifiable qui est la mort de notre escrime, ou bien, ce qui est le cas, on n'avait que des présomptions insuffisantes, et il fallait, même à contre-cœur, fermer les yeux, quitte à faire sentir aux coupables que leur anti-sportivité n'avait échappé à personne. Cet incident malheureux gâta un peu l'excellente impression que ces dix jours charmants ont laissé dans notre cœur à tous... N'y pensons plus et félicitons tous ceux qui furent les artisans de la victoire — et quelle triomphante victoire ! Tireurs, organisateurs, jurés, tous ont contribué au succès de la grande semaine 1912 !... Il ne manqua, pour que ce triomphe fut complet, que le gros public...

JOE BRIDGE.

VÉDRINES VA A LIMOUX



LE DÉPART DU POPULAIRE AVIATEUR

Trop actif pour attendre son complet rétablissement, avant que ses blessures fussent cicatrisées entièrement, l'aviateur célèbre, Jules Védrines, s'est rendu à Limoux en automobile. Il partait de Paris vendredi dernier et arrivait à Limoux, où il était l'objet d'une réception enthousiaste, dimanche matin. Il avait muni sa voiture de roues métalliques Gallia, grâce auxquelles il n'eut pas la moindre panne durant tout son long voyage.

LA COUPE DE LA "VIE AU GRAND AIR"

LES YACHTS QUITTENT LE MOUILLAGE

Le jour de la Pentecôte s'est disputée à Meulan notre coupe annuelle de Yachting. On sait que le règlement exige que les concurrents quittent la berge en canot, gagnent leur bord, appareillent, accomplissent le parcours et reprennent le mouillage. En médaillon, le vainqueur : *le Jade*, à M. J. Péreire.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 2 JUIN. — Parc des Princes. — Concours de l'Aviette.

DIMANCHE 2 JUIN. — Cyclisme. — Réunion au vélodrome Buffalo.

DIMANCHE 2 JUIN. — Aviron. — Coupe des Nations, à Juvisy.

DIMANCHE 2 JUIN. — Tennis. — Championnats du monde.

DIMANCHE 2 JUIN. — Hippisme. — Longchamp (Prix Lupin).

MERCREDI 5 JUIN. — Hippisme. — Epsom (Derby).

VENDREDI 7 JUIN. — Hippisme. — Maisons-Laffitte (Prix Elf).

L'incident de l'Aéro-Club.

On sait que la Commission de l'Aéro-Club avait proposé au Comité pour représenter la France à la Coupe Gordon-Bennett des sphériques Alfred Leblanc, Maurice Bienaimé et Georges Blanchet. Le choix aurait été excellent à tous les points de vue, si un nom n'avait pas été oublié : celui d'Emile Dubonnet, recordman du monde de la distance depuis le mois de janvier dernier. Bien entendu le Comité de l'Aéro-Club blâma la sélection de la Commission en déclarant qu'il la *regrettait* et ne pouvait l'accepter.

Et comme on s'étonnait auprès des commissaires, chacun de répondre :

— J'étais tellement sûr que mes collègues voteraient pour Dubonnet, que je ne crus pas nécessaire de le faire.

Evidemment, c'est une raison. Mais avec une pareille manière de voir on pourrait aller loin.

Garros et Cie à Paris.

Garros, Audemars et Barrier sont rentrés à Paris. Le jour de leur arrivée, ils assistaient au match Carpentier-Lewis. Ils ont fait une tournée splendide en Amérique du Sud. Ils ont émerveillé les indigènes par leur virtuosité et doivent retourner dans quelques mois continuer la série de leur exploits Outre-Atlantique. En attendant, ils ont l'intention de prendre part aux grandes épreuves de l'année ! Cette phrase fera sourire lorsque l'on songe à la pauvreté de notre calendrier sportif sous le rapport de l'aviation. Mais ces rois de l'air caressent de nombreux projets et nous pouvons nous attendre à la chute de quelques records.

Expérience d'aviation.

Le capitaine d'artillerie Charet, qui vient de passer avec succès, à Buc, les épreuves du brevet de pilote, va diriger sur la ligne du chemin de fer du Nord d'intéressantes expériences d'aviation.

La Compagnie du Nord lui a aménagé un kilomètre de voie droite sur laquelle elle lancera à toute vitesse une locomotive remorquant un truck. Sur ce truck, sera installé un aéroplane dont les commandes seront tenues de la locomotive. L'officier pourra ainsi faire des épreuves de résistance fort intéressantes.

Védrines voyage.

Dès qu'il est sorti de la maison de santé de la rue de Turin, Védrines s'est empressé de prendre sa nouvelle voiture automobile et de mettre le cap sur Limoux.

Sage précaution : son véhicule était muni de roues Gallia. Ces roues qui sont fabriquées à Paris, 67, boulevard Bessières sont choisies par tous les touristes. Les constructeurs peuvent transformer immédiatement les roues en bois en roues Gallia.

La bicyclette en France.

On vient d'établir la statistique des bicyclettes déclarées en France. Ce chiffre, qui se monte à 3.245 833 machines, prouve le succès obtenu par la petite reine. Mais il convient de faire certaines remarques. C'est ainsi que le plus petit département de France qui comprend il est vrai Paris, arrive en tête avec 384.030 bicyclettes, celui des Landes, le plus étendu, n'en a que 23.910. La Seine-et-Oise, dont les routes et les sites sont splendides, dont la population est très nombreuse n'a que 99.750 bicyclettes, et le Nord, aux routes pavées vient tout de suite après la Seine avec 168.090. Le département qui possède le moins de cyclistes est la Lozère avec 3.060.

De ces chiffres, il semble résulter que le vélocipède de jadis est devenu le véhicule des ouvriers, puisque les départements qui en comptent le plus grand nombre sont justement ceux où le plus de bicyclettes sont enregistrées.

La fin d'un champion.

Abe Attell, l'ancien champion du monde des poids plumes, semble vraiment sur le déclin. Malgré une récente victoire par knock-out sur Jimmy Carroll à Sacramento, il n'a pas réussi à retrouver son prestige auprès de ses compatriotes. Jimmy Carrolf n'était autre en effet qu'un de ses sparring partners lorsqu'il s'entraînait pour la rencontre avec Knock-out Brown qui lui valut une suspension de six mois dans l'Etat de New-York.

D'ailleurs les quatre derniers combats (!) d'Abe Attell ont provoqué chacun de grands scandales. L'ancien champion est en effet ouvertement accusé de faire des combinaisons avec ses adversaires pour les battre afin de se réhabiliter. Lorsqu'il fut opposé à Tommy Murphy, il essaya de faire une séance de « chiqué », mais Murphy refusa.

Le meilleur pour Attell, déclarent les journaux américains, serait qu'il se retire, car aucun organisateur sérieux n'acceptera de l'engager pour des rencontres futures.

A la recherche de l'espoir blanc.

Carl Morris, l'athlète qu'on jugea susceptible de remplacer Jeffries à la suite de la défaite de celui-ci par Jack Johnson, va être opposé à Luther Mac Carty, à Springfield. Mac Carty est considéré comme un véritable espoir blanc. Il a 20 ans, mesure 1 m. 62 et pèse 97 kil. 500, Il a fourni jusqu'ici onze combats, et en a gagné neuf par knock-out.

En France, nous avons eu une surprise le soir du match Carpentier-Willie Lewis et malheureusement elle fut un peu éclipsée par l'éclat de la grande rencontre.

Il s'agit de la victoire remportée par le professeur Grognet sur le champion de France des poids lourds, Max Robert, qu'il mit knock-out au septième round. Depuis longtemps, Grognet s'entraînait, mais on croyait qu'il avait passé l'âge des révélations. Il a fait preuve de science, de combativité et d'une grande qualité. Il a battu son adversaire de façon très classique et il faut espérer que bientôt il s'attribuera le titre officiel.

La nationalité de Carpentier.

Carpentier est né à Lens (France). Tout le monde le sait, mais cet écho s'adresse à certains de nos confrères qui viennent de publier son portrait avec une superbe ceinture aux couleurs nationales anglaises. Simple mise au point !

Konck-outé par une automobile.

Léon Albert, le professeur de boxe, qui fut le seul Français ayant osé se mesurer avec Jeffries, lors de la tournée en Europe du grand champion américain, fut victime au mois de juin dernier d'un accident d'automobile au cours duquel il eut l'omoplate gauche fracturée. Le chauffeur coupable vient d'être condamné à 100 francs d'amende et 5.000 francs de provision en attendant que le docteur Paul Reclus se soit prononcé sur les conséquences de l'accident.

C'est un nouveau succès pour le boxeur Albert.

La " plume " contre le " pinceau " ou le golfiste mystérieux.

Etre comme M. Harold Hilton, champion de golf, amateur d'Amérique et d'Angleterre, et se sentir à deux doigts de perdre une partie contre un inconnu ridicule, qu'on vous a présenté comme une mazette, voilà, n'est-ce pas une fâcheuse aventure !

Il s'agissait d'une rencontre entre « écrivains » et « peintres ». M. Hilton représentait la Plume, M. Zorn, un Norvégien, le Pinceau. Singulier type que ce Zorn, avec ses joues roses, ses cheveux filasse, ses lunettes bleues ! Muet avec cela, et incapable de s'exprimer autrement que par signes. Un match avec ce fantoche, ça allait être drôle !

Il fallut vite déchanter. Le premier coup de l'étranger révèle un maître. Hilton prend tout de même l'avantage à l'aller ; mais, au retour, le Norvégien regagne tout le terrain et presse, jusqu'au bout, le champion, heureux de gagner d'un maigre « putt » sur « le dernier green ».

Et, alors, tout s'éclaircit : à court d'un joueur, l'équipe « pinceau » n'avait rien trouvé de mieux que de faire appel au talent d'un professionnel local, Ralph Smith, préalablement grimé — à force de couleur et de poudre — en Norvégien.

Une mauvaise rentrée.

L'ancien champion cycliste Poulain, qui avait quitté la France pour ne pas faire son service militaire, s'était livré à l'aviation. L'autre jour, rentrant en hâte à Paris pour courir au Vélodrome du Parc des Princes, avant d'aller à la caserne, il voulut regagner Paris par la voie aérienne, mais heurta des fils télégraphiques, capota et brisa son appareil sans se blesser lui-même.

A la mémoire de Bizet.

Le numéro exceptionnel de *Musica* du 1er juin est entièrement consacré à Bizet. Il contient des articles très complets et très documentés, des renseignements précis et précieux sur le maître et son œuvre. En outre un *album de 20 pages de musique*, renfermant des fragments de l'*Arlésienne*, de *Carmen*, de *Djamileh* et diverses mélodies, complète ce magnifique numéro spécial de *Musica*, que tous les admirateurs du maître de *Carmen* voudront posséder.

Nouvelle à la main.

Entendu au match Carpentier-Willie Lewis :

— Comment, c'est ce juge qui a boxé l'autre jour avec Dixie Kid ?

— Lequel ?

— Celui qui a la grande barbe.

— ?

— Ne s'appelle-t-il pas Bernard ?

JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 21 AU 27 MAI

AUTOMOBILE

DIMANCHE 26 MAI. — Le Mans. — Course de côte de Mayenne. — *Première catégorie* (6 lit 500) : 1. Hémery, en 31 s. 4/5. — *Troisième catégorie* (5 lit. 800) : 1. Bugatti, en 33 s 3/5. — *Cinquième catégorie* (3 lit 750) : 1. Andy, en 43 s. 2/5. — *Sixième catégorie* (3 litres) : 1. Barriaux, en 41 s. 1/5. — *Septième catégorie* (2 lit. 700) : 1. Tournier, en 46 s. 3/5. — *Huitième catégorie* (2 lit. 300) : 1. Sauvage, en 52 s. 1/5. — *Dixième catégorie* (1 lit. 400) : 1. Dillon-Kavanagh, en 49 s.

LUNDI 27 MAI. — Palerme. — La Targa Florio est gagnée par Snipe, en 23 h. 37 m. 19 s. 4/5, devant Garetto et Giordano.

CYCLISME

DIMANCHE 26 MAI. — Parc des Princes. — *Championnat de France de vitesse* (1.333 mètres) : 1. Perchicot ; 2. Friol, à une demi-longueur ; 3, Dupé, à une longueur et demie. — *Match Poulain-Darragon* (derrière tandems). Première manche, 4 kilomètres. 1 Darragon, 2. Poulain, à 10 mètres. — Deuxième manche, 8 kilomètres : 1. Poulain, 2. Darragon, à 5 mètres. — Belle ; 6 kilomètres : 1. Poulain, 2. Darragon. — *Course de Tandems* (750 mètres) : 1. Hourlier-Martin, 2. Friol Fournous, 3. Dupré-Pouchois.

DIMANCHE 27 MAI. — Course Bordeaux-Paris (575 kilomètres) : 1. Emile Georget, en 19 h. 32 m., 2. Petit-Breton, en 19 h. 41 m., 3. Garrigou, en 20 h. 1 m. 40 s., 4. Salmon, en 20 h. 6 m. 24 s., 5. Léonard, en 20 h. 42 m.

ATHLETISME

MERCREDI 22 MAI. — Boxe. — Cirque de Paris : Carpentier bat Willie Lewis, aux points, en 20 rounds.

VENDREDI 24 MAI. — Tennis. — Championnats de Paris *simple* : Max Decugis bat Gobert, par 8-6, 6-2, 6-4.

DIMANCHE 26 MAI. — Eliminatoires françaises d'athlétisme. — Colombes. — *100 mètres, plat* : 1. Mourlon, en 11 s. 2/5. *Lancement du disque* : 1. Tison, 34 m. 22 s. *400 mètres plat* : 1. Poulenard, en 51 s. 1/5. *1.500 mètres* : 1. Arnaud, en 4 m. 5 s. 3/5.

LUNDI 27 MAI. — Course à pied. — Saint-Cloud. Le match Polytechnic Harriers contre Stade Français, est gagné par les Anglais qui s'adjugent 5 victoires à 2.

HIPPISME

JEUDI 23 MAI. — Longchamp. — *Prix Daru* (Poule des Produits, 2.100 mètres, 30.000 francs) : 1. Floraison, à M. E. de Rothschild (G. Stern) ; 2. Amoureux III ; 3, Zénith II. P. M. : gag. 57 fr., pl. 22 fr, 22 fr. *Prix du Printemps* (3.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Vieux Chouan, à M. Henri André (T. Robinson) ; 2. Kabrérolles ; 3. Galafron. P. M. : gag 33 fr. ; pl. 27 fr., 53 fr.

VENDREDI 24 MAI. — Maisons-Laffitte — *Prix Consul* (4 000 mètres, 20.000 francs) : 1. Bénédictin de Soulac, à M. H. Aumont (J. Reiff) ; 2. Lahire ; 3 Manzanarès. P. M. : gag. 60 fr. ; pl. 26 fr. 50, 21 fr.

DIMANCHE 26 MAI. — Longchamp. — *Prix La Rochette* (Pouliches, 2.200 mètres 30.000 francs) 1. Qu'Elle est Belle II, à M. Auguste Belmont (Belhoube) ; 2 Saperlipopette ; 3. Mongolie P.M. : gag. 45 fr. ; pl. 12 fr. 50, 13 fr 50, 12 fr. 50. *Prix La Rochette* (Poulains, 2.200 mètres, 30.000 francs) : 1. Houli, à M Achille Fould (F. Wootton) ; 2. Qui ; 3. Didius. — P. M. : gag 51 fr. ; pl. 17 fr., 33 fr 50, 14 fr. 50.

LUNDI 27 MAI. — Saint-Cloud. — *Prix Flying-Fox* (2.400 mètres, 40.000 francs) : 1. Galafron, à M. James Hennessy (J. Reiff) ; 2. Prédicateur ; 3. Basse-Pointe. P. M : gag. 116 fr. 50 ; pl. 37 fr. 50, 27 fr.

LE BOXEUR-SPRINTER

Un match de boxe a beau être « aux points », c'est-à-dire que, théoriquement, il doit se décider par un simple calcul de points additionnés au cours de chacun des rounds égaux en droit, et qui sont comme autant de petits matches particuliers, le dernier round, le round final l'emporte ; il résume, confirme ou efface l'impression de tous les autres. Et c'est justice doublement : il manifeste l'exacte condition des hommes au bout de leur effort et dans la minute où ils le donnent, se donnent tout entiers.

Tous ceux qui étaient, le 22 mai, au Cirque de Paris — et combien étaient-ils de milliers ? — sont d'accord au moins sur ceci : que ce sont les derniers rounds, parlons mieux, le dernier, qui a décidé la victoire de Carpentier. Ce dernier round a emporté les suffrages hésitants des juges comme du public ; irrésistiblement, ils sont allés à celui qui avait terminé le plus fort, le plus vite.

Carpentier a fini en « ouragan » pour employer le langage américain si riche en expressions de sport imagées. Devant la cadence vertigineuse de ces bras « punchant » la tête du malheureux yankee, j'ai revu les jambes de Zimmerman actionnant sa multiplication de 64 pouces : un tourbillon.

Pris de vitesse littéralement, Willie Levis, qui n'est pas un endormi pourtant, en est resté moins encore assommé qu'ahuri : cloué sur place, sans réplique. Il n'y a vu que trente-six chandelles.

Vraiment, j'ai cru assister à une fin de course. Et, aussi bien, tout le combat m'avait évoqué un grand match cycliste.

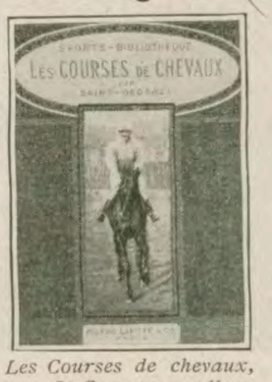
Au lieu d'un vélodrome, un ring. D'abord, Willie Lewis mène bravement, témérairement. Carpentier fait la course d'attente, se réserve, poussant çà et là, des pointes hardies, mais non soutenues. Il a « le mauvais moment », la défaillance. Mais de l'avoir eue, soit dit en passant, et d'avoir pu se ressaisir, si prestement, démontre mieux sa qualité foncière qu'une victoire sans anicroche. Puis, à mesure que la fin approche, le train s'accélère ; notre jeune champion s'échauffe à l'ouvrage. Et quand la cloche sonne le dernier tour, quel démarrage, quelle détente ! Comme Willie, j'en suis encore tout ébloui !

Qu'est ce à dire ? Que dans des sports aussi dissemblables que le pugilistique et le cycliste, on discerne pourtant comme des familles d'athlètes ; parce qu'au fond, le sport est un. Carpentier est de la race du sprinter, du sprinter tacticien qui gagne avec sa tête autant qu'avec ses poings et son cœur. Du sprinter, il a la silhouette fine et forte, il est comme le frère lointain de ce W.-A. Illston, l'enfant prodige de Birmingham, qui, à 14 ans, tenait tête aux Sanders Sellers, et aux Furnivall. Physiquement même il lui ressemble. Il me fait songer aussi à notre Cassignard, de chère et tragique mémoire... Si fata aspera rumpas, tu Zimmerman eris.

Et, sans doute, Carpentier aurait pu, il pourrait être un grand sprinter : il a préféré être un grand boxeur. Ce n'est pas moi, certes, qui le regretterai.

PAUL HAMELLE.

CE QU'IL FAUT LIRE



Les Courses de chevaux, par St-Georges, collection Sports-bibliothèque. Le volume : 6 francs.

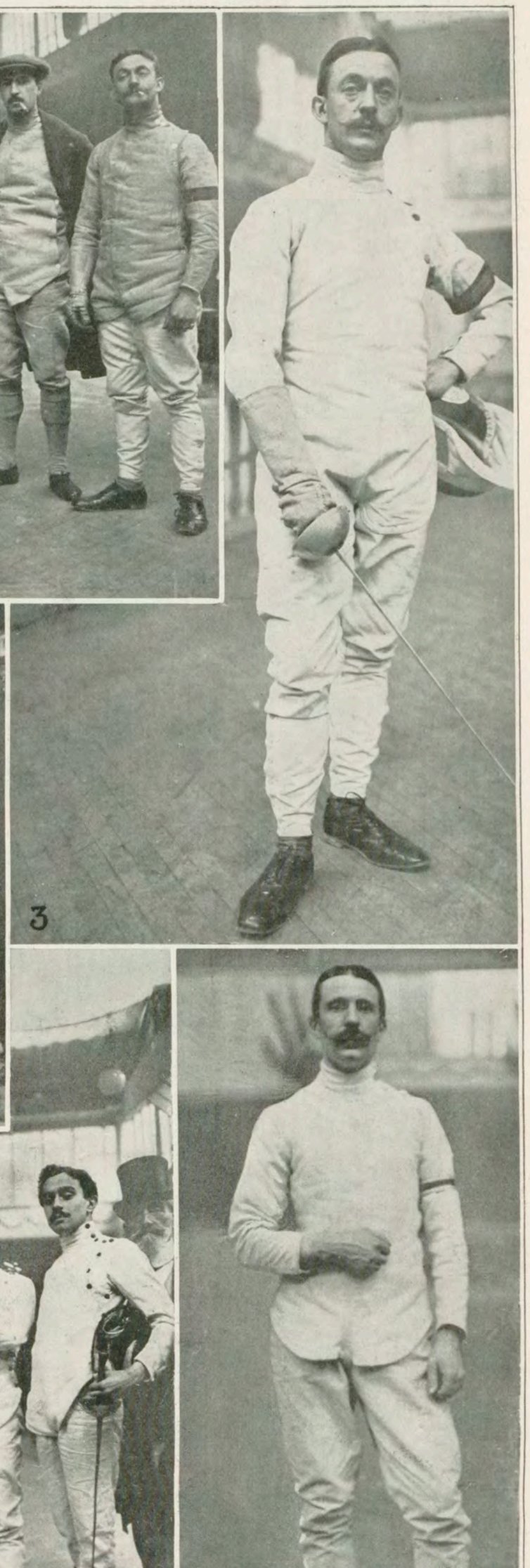
Comment on devient champion de course à pied, par Jean Bouin. Collect. sportive. 1 f. 25.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LA SEMAINE DES ARMES DE COMBAT

1

2

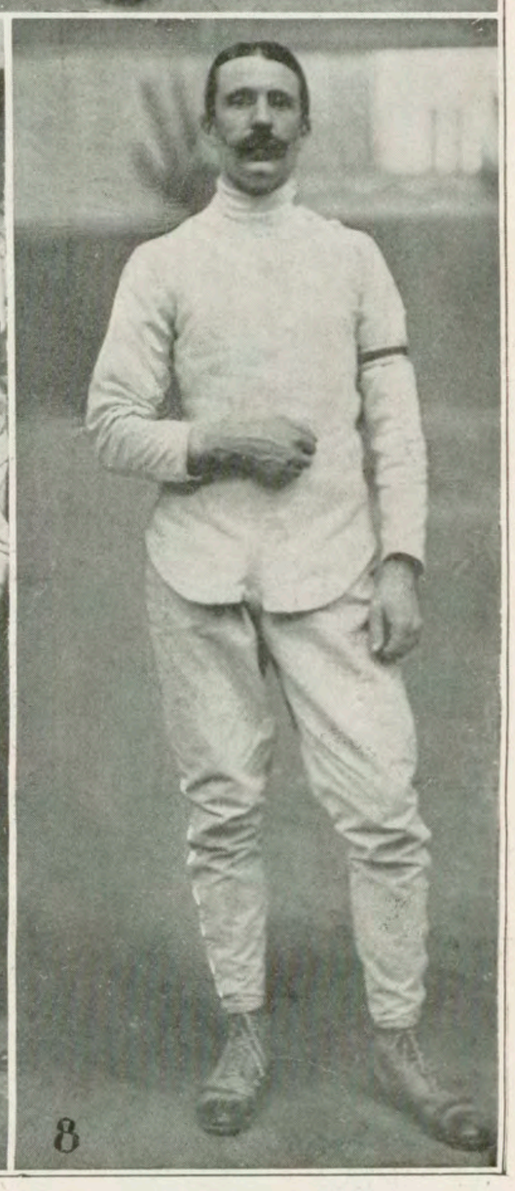

3

4

5

6

7


8

QUELQUES LAURÉATS DU TOURNOI

La semaine des armes de combat a remporté le plus vif succès. Tous les concurrents engagés firent apprécier leur valeur et leur adresse. Voici quelques-uns des lauréats de ce tournoi : 1. Le maître Laurent, doyen des professeurs (54 ans), dont la salle a gagné l'Intersalles internationale de 12 tireurs. — 2. Les vainqueurs de l'Intersalles internationale de 5 tireurs (salle Huguet-Bouché). De gauche à droite : MM. Huguet, Ducret, L. Gaudin, A. Rabel, Dr Olivier, A. Lippmann et Léon Bouché. — 3. M. Léon Bouché, champion des professeurs. — 4. M. Joe Bridge, vainqueur du Challenge des théâtres. — 5. L'équipe française, triomphatrice de la Coupe internationale. Assis, de gauche à droite : MM. Carrère, L. Gaudin, Ollivier. Debout, de gauche à droite : MM. Sdilon, Cornereau, Trombert. — 6. M. Marchand, qui a réussi à s'attribuer le record de la vitesse au revolver. — 7. Equipe du Challenge des théâtres. De gauche à droite : MM. R. Guillou, Joe Bridge, H. Mayer, Breittmayer, Casanova, Fursy, Jean Jam, Rouzier-Dorcières, Vallée, de La Nox. — 8. M. De Eynde, champion d'épée pour 1912 avec 6 touches dont un coup double.

LA VIE AU GRAND AIR

ÉMILE GEORGET GAGNE BORDEAUX-PARIS DEVANT PETIT-BRETON

(Photographies de nos envoyés spéciaux).

LUCIEN PETIT-BRETON DANS

Le 22e Bordeaux-Paris a été l'objet d'une victoire pour Emile Georget qui a effectué le parcours de 592 kil. en 19 h. 32 m. Il battait de 9 minutes L. Petit-Breton qui mena l'épreuve depuis le départ jusqu'à Dourdan où il parvenait à s'assurer 300 m. d'avance. Malheureusement,

LA COTE DE DOURDAN.

il avait pris du champagne à ce contrôle et fut bientôt malade. Georget le rejoignit, le passa et gagna. (*Pneus Dunlop*). A gauche, une voiture de suiveurs donne à boire à un entraîneur. Au milieu, Emile Georget dans la côte de Dourdan. A droite, Garrigou qui finira 3e en 20 h. 1 m. 4 s.

LE PELOTON DE TÊTE APRÈS BAZOCHES

Nombre de favoris furent victimes de défaillance et abandonnèrent. Tel, Lapize que nous représentons au moment où il monte dans une automobile. A gauche, en bas, la voiture Zedel de M. Lamberjack, grâce à qui l'un de nos collaborateurs suivit la course.

PETIT-BRETON A L'ARRIVÉE.

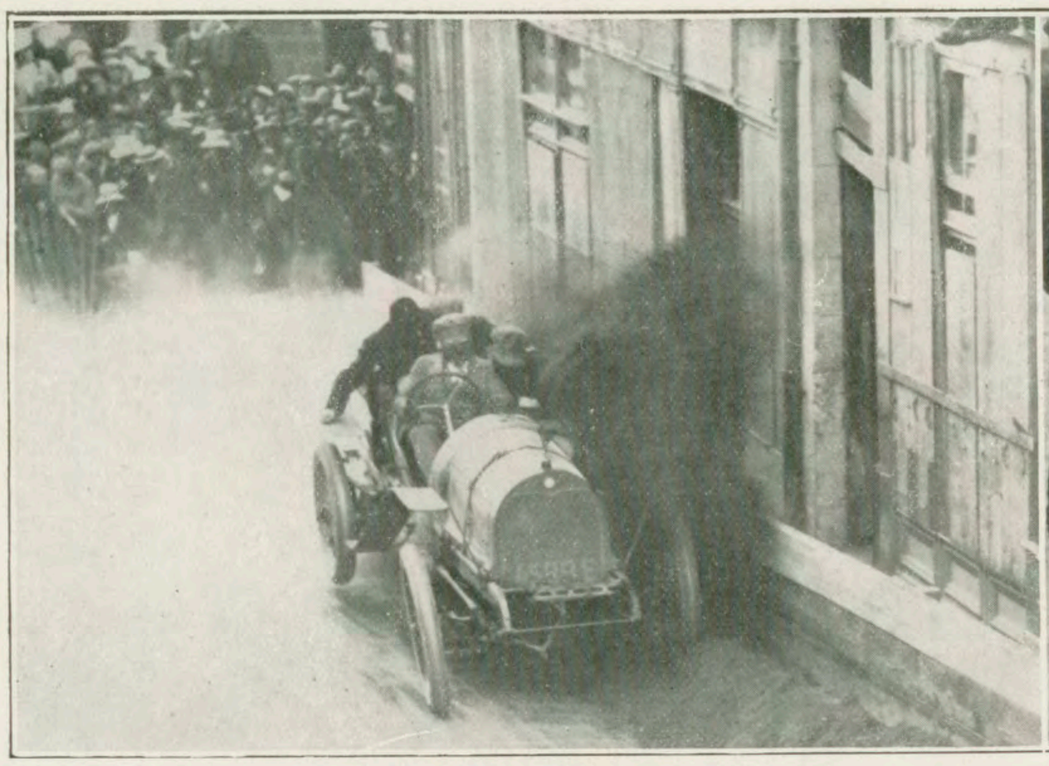
Lucien Petit-Breton se classe 2e en 19 h. 41 m. et gagne la prime du tour de piste sur bicyclette Peugeot.

PETIT-BRETON MÈNE DEVANT E. GEORGET A BEAUGENCY.

De l'avis de tous, rarement Bordeaux-Paris avait été aussi dur et ce ne sont que les hommes de classe qui ont terminé le parcours. En médaillon, l'arrivée d'Emile Georget au parc des Princes. En bas, la voiture Schneider de M. Gobillot, qui permit à notre rédacteur en chef de suivre l'épreuve.

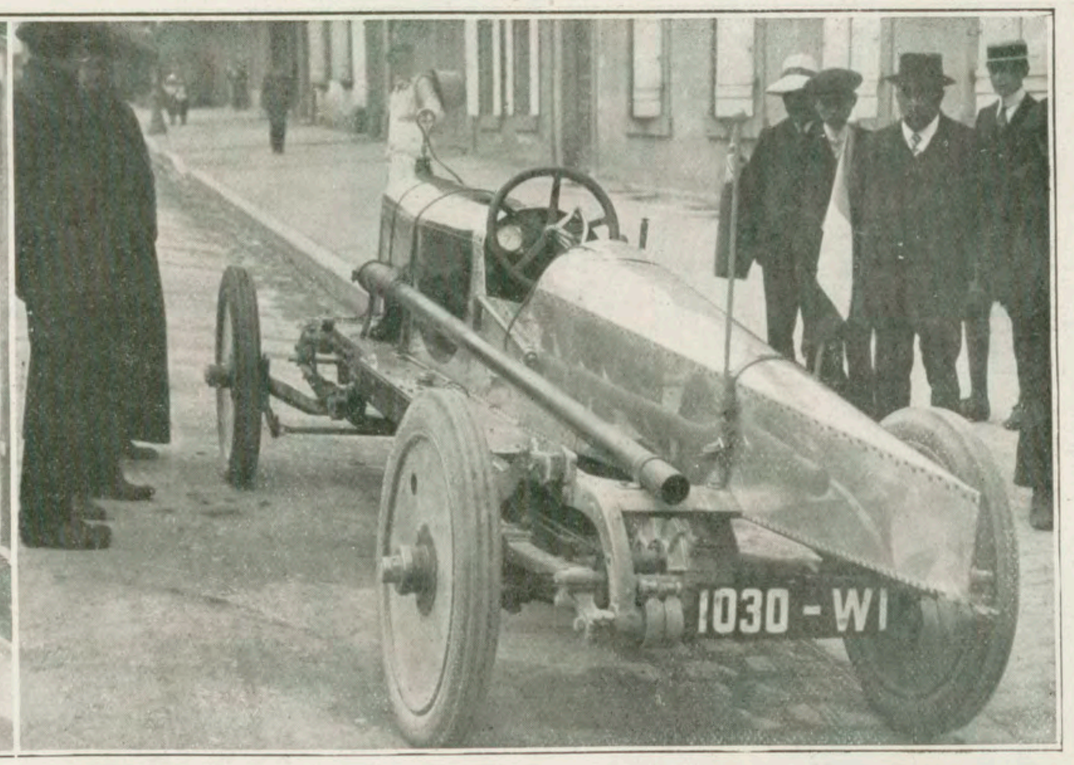
LE MEETING DU MANS

(Clichés de notre envoyé spécial).



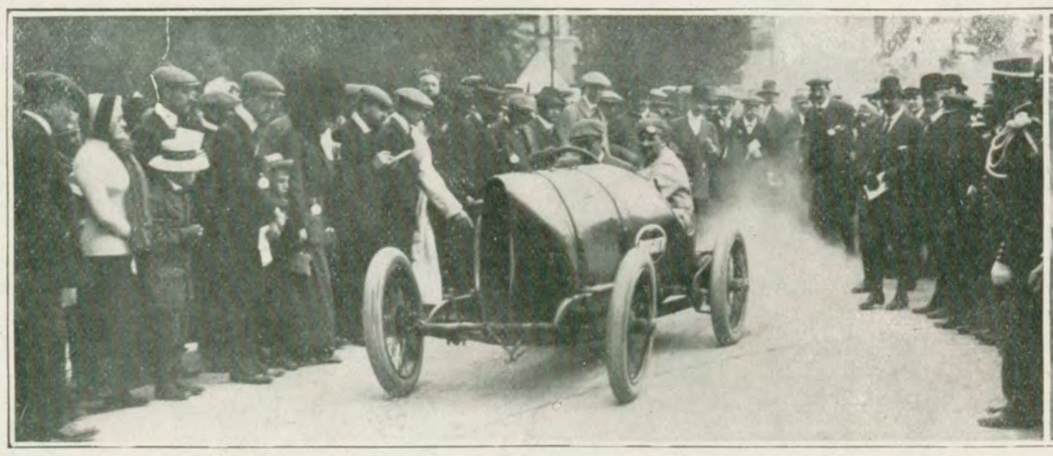
UN VIRAGE HARDI

Guyot, à Sillé-le-Guillaume. Il a gagné la deuxième catégorie (Tourisme) à la course de côte de Mayenne et à celle de Sillé-le-Guillaume (*pneus Continental*).



UNE VOITURE ORIGINALE

Cette voiture a fait sensation au meeting du Mans, où l'originalité de sa forme attirait les regards de tous les spectateurs. Elle a gagné sa série à Mayenne.



ETTORE BUGATTI

Ettore Bugatti a fait le meilleur temps sur la côte de Sillé (2 kilomètres) qu'il a franchie en 1 m. 13 s. (catégorie voitures de course).

HÉMERY

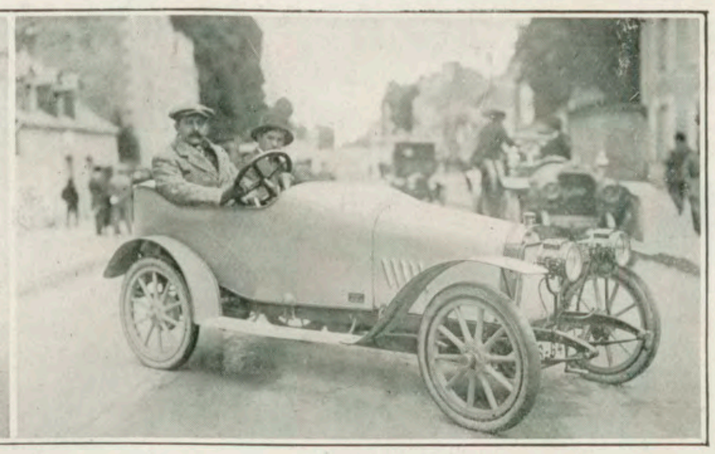
Hémery, sur sa voiture du Grand Prix de l'A. C. F. a franchi la côte de Mayenne (1 kil.) en 31 s. 4/5 et celle de Sillé en 1 m 15 s. 2/5 (voit. de course).

FRÉDÉRICK

Vainqueur de la onzième catégorie (Tourisme) à Mayenne (52 s. 4/5) et à Sillé (2 m. 12 s.).

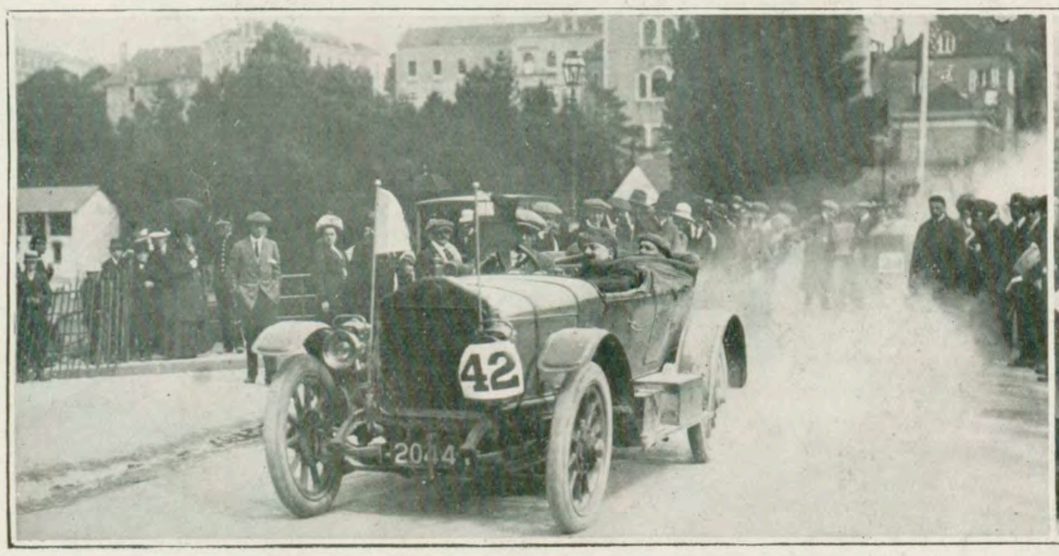
BARRIAUX

Premier de la sixième catégorie (Course) à Mayenne en 41 s. 1/5 et à Sillé en (1 m. 28 s.).



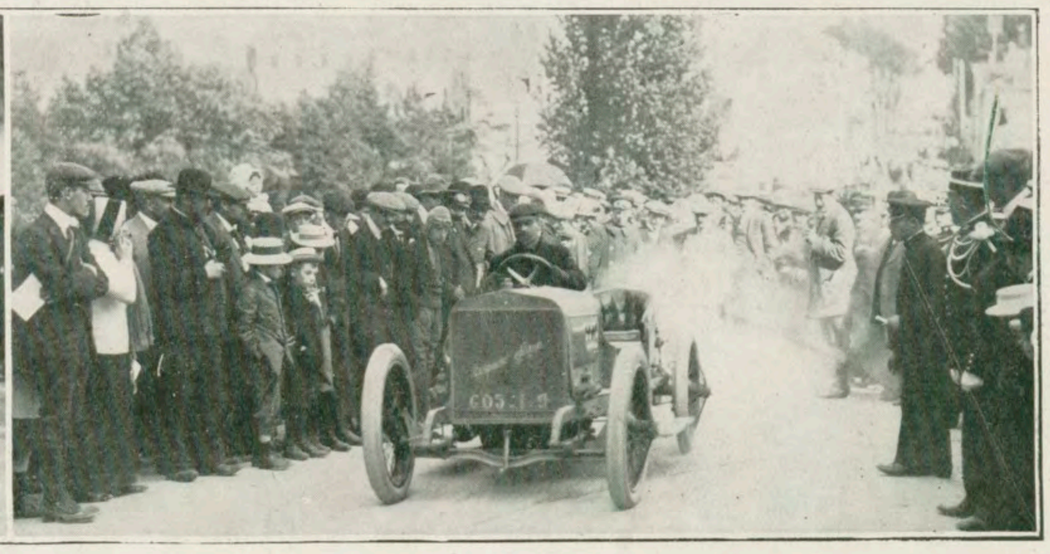
M. DE VIZCAYA

M. de Vizcaya, avec son fils, 1er de la douzième catégorie, sur voiturette Apollo.



DIRIQUEN

Vainqueur de la cinquième catégorie (Tourisme) à Mayenne en 53 s. 3/5 et à Sillé en 1 m. 48 s. 4/5.



DERNY

Vainqueur de la cinquième catégorie (Course) à Mayenne en 40 s. 3/5 et à Sillé en 1 m. 30 s. 1/5.

CYCLISME

Bordeaux-Paris

Notre collaborateur suivit la grande épreuve et en conte les péripéties.

Le Bordeaux-Paris de 1912, vingt-deuxième de l'historique série, aura plus que jamais démontré la puissante vitalité du sport merveilleux et populaire qu'est le cyclisme.

La constatation n'est point sans valeur en ces temps d'évolution générale où nous nous blasons si vite de toutes choses, même des plus séduisantes et des plus captivantes à leur apparition. Le cyclisme est dans nos moelles ; et comme il en est tout au plus arrivé à la moitié de sa pénétration dans le peuple en tant que nombre de machines, cela nous réserve encore de fameux jours.

Bordeaux-Paris étant le plus remarquable critérium du monde par la réunion de la vitesse et du fond sur route, le sport pur est heureux de posséder en lui, grâce à cette maintenance dans le succès, non seulement un élément supérieur d'appréciation athlétique, mais aussi un moyen de se sauver lui-même de la décadence complète qui pourrait, un jour, logiquement menacer un moyen de sport devenu moyen de transport.

Les journaux quotidiens nous ont déjà détaillé les étapes chronométriques du vingt-deuxième Bordeaux-Paris. C'est plutôt à des impressions d'ensemble que se bornera donc ici notre rôle tardif.

Encore nous faudra-t-il quelque retenue pour ne pas abuser de la place qui nous est départie, tellement se présentent nombreux à la mémoire les souvenirs d'une telle épopée de la Route suivie de bout en bout à travers un crépuscule, une nuit entière, une aurore et une journée presque complète.

Ce qui se dégage tout d'abord du récent Bordeaux-Paris, c'est une exceptionnelle importance dans le nombre et la qualité des concurrents et une curieuse variété dans leur marche d'ensemble, dans leur « train de route », le tout couronné par la lutte suprême et très classique entre les rares survivants du lot de tête, aux portes mêmes de Paris.

Vraiment, ce Bordeaux-Paris-là ne fut point banal. Il laissera une impression profonde à tous ceux qui l'ont suivi, malgré les instants de déception que la lenteur relative du train put leur donner vers le milieu du parcours. Les records ne furent point battus nonobstant des conditions atmosphériques assez favorables, mais il y eut une défense d'énergies farouches dans ce lot formidable de grands athlètes qui fait largement oublier leurs bien excusables faiblesses de l'aube du 27 mai.

On sait que 50 concurrents exactement prirent le départ le dimanche soir 26 mai, à 8 h. 30 et que, parmi ce lot rare, figuraient tous les vainqueurs des cinq épreuves précédentes : Vanhouwaert (1907 et 1909), Trousselier (1908), Emile Georget (1910) et François Faber (1911) sans compter Petit-Breton et quelques autres pédales géantes.

Comme il était à prévoir, la victoire n'a point échappé à ce lot admirable de champions. Car Bordeaux-Paris ne sera pas une fois sur dix, par la sévérité même du critérium, l'épreuve échouant bêtement à l'outsider occasionnel de deuxième ordre. Et c'est même ce qui fait la beauté et la supériorité du cyclisme sur d'autres grands sports tels que l'hippisme. Il est bien rare qu'en cyclisme, même sur piste, pour les épreuves de première importance, la victoire échoie à l'indigne. L'outsider qui triomphe était presque toujours connu déjà dans son milieu comme pouvant logiquement arriver un jour au trophée. Tel Perchicot qui, dimanche dernier, étonna tant de Parisiens et ne surprit pas outre mesure maints sportsmen du Sud Ouest en dehors de toute vulgaire préférence de clocher.

La foule qui clama sa sympathie et son admiration aux « Bordeaux-Paris » de 1912 fut, par son immensité, en rapport avec la beauté même de la course. Elle fût innombrable sur tout le parcours. Nous n'y reviendrons pas.

Disons plutôt les grandes lignes de ce que nous avons pu voir, grâce à notre excellent ami Alibert, directeur sportif des Peugeot, qui voulut bien mettre à la disposition de l'envoyé de la *Vie au Grand Air* une place à côté de lui dans son automobile officielle de « manager».

Nous voici partis des Quatre-Pavillons où le crépuscule vient de s'éteindre.

Des premiers lâchages s'opèrent, inévitables; mais, malgré les conditions défavorables de ce départ, aucun accident stupide ne met hors de course un des hommes de classe pourtant si nombreux cette fois dans le lot de tête.

Seul, Cruppeland, tombe vers le 50e kilomètre et se casse la clavicule. Cornet, de son côté, abandonnera plus loin, ainsi que Passerieu, victime de multiples crevaisons qui furent d'ailleurs relativement rares cette fois-ci.

Bref, on voit au premier contrôle d'Angoulême (127 kil.) neutralisé, vu le cas, vingt-cinq coureurs se précipiter ensemble à minuit 23. La moitié des partants !

Une vingtaine, fait inouï, arrivent ensemble à Ruffec, 42 kilomètres plus loin, malgré les redoutables côtes, à 2 h. 3. Godivier a beau être lâché à son tour ainsi qu'Alavoine, le peloton de tête n'en comprend pas moins encore à son arrivée à Sainte-Maure, deuxième partie de la course où va commencer réglementairement le service des entraîneurs convoyés par des automobiles, des hommes tels que Faber, Vanhouwaert, les deux Georget, Masselis, Petit-Breton, Lapize, Garrigou, Trousselier !

Ils sont encore une vingtaine ensemble !

Dans la fournaise de cet entraînement intensif dont la description vaudrait à elle seule un article, ne serait-ce que pour signaler, en même temps que sa beauté pittoresque, son redoutable danger, en cas de chute d'hommes ou de choc d'automobiles, on atteint Tours à 7 h. 54. Et tout aussitôt, sur les bords de la Loire, commence la lutte sérieuse pour les fatals décollages. Elle devient parfois épique, surtout entre Lapize, Trousselier, et Salmon qui, lâchés au train, font d'héroïques efforts pour rejoindre et y parviennent.

A Blois (9 h. 45 du matin), Vanhouwaert est distancé à la sortie de la ville. Il hurle la faim pour son grand corps d'athlète. Petit-Breton, Lapize, Georget (Emile) et Léonard (qui l'eût dit ?) mènent la danse, suivis à cent mètres par Faber et Salmon, Mais Lapize perd contact, tombe pour abandonner bientôt complètement à Orléans ainsi d'ailleurs que Vanhouwaert

Au delà d'Orléans, dans l'interminable route de la Beauce, toujours décevante parce que l'on croit que « c'est bientôt fini », alors que l'on paraît n'arriver jamais aux approches réelles de Paris, Léonard a à son tour une défaillance. Il n'y a plus en tête que Faber, Emile Georget, Petit-Breton, Salmon et Garrigou. Reste pourtant l'ultime, la sauvage sélection dans les terribles côtes d'au-delà Dourdan. Et dans l'invraisemblable, dans le démoniaque cortège empoussiéré des automobiles de managers, journalistes, soigneurs et entraîneurs, nous l'attendons tous avec une poignante émotion.

Dourdan ! 2 h. 24 du soir, c'est-à-dire 533 kilomètres en un peu moins de 18 heures. Nous y voici. Petit-Breton, un peu réfractaire, on le sait, aux fortes rampes, saute prestement sur une nouvelle machine à trois vitesses (4 m. 20, 5 m. 50 et 6 m. 40) qu'il a d'ailleurs longuement expérimentée déjà dans les grandes épreuves italiennes.

Et tout de suite, dans la première côte de Dourdan, le drame se consomme.

Faber se désunit, se disloque, se déhanche, s'arrête, met pied à terre. C'en est un de vaincu ! Petit-Breton, dans un effort peut-être excessif malgré tout, réussit à grimper en tête suivi du redoutable Emile Georget, qui est au contraire un grand spécialiste des côtes et l'un des plus remarquables champions de l'énergie farouche, et de Garrigou. Salmon est légèrement « décollé », perdant malheureusement, selon son habitude, du terrain au départ de chaque contrôle.

Dans la descente suivante, Garrigou fait une chute qui annihile sa chance pour la première place pour laquelle d'ailleurs son allure un peu difficile sur toute la fin de l'épreuve, paraissait assez peu le qualifier cette fois-ci.

Mais Georget réussit à rejoindre Petit-Breton, à lui prendre 20 mètres, à demeurer quelques instants 200 mètres en avant, pendant que devant nous entre les deux hommes, se livre un des plus acharnés, un des plus poignants duels d'énergie que nous ayons vus de notre vie. Les 200 mètres s'allongent, s'allongent, s'allongent encore, malgré la belle vaillance désespérée de Petit-Breton encadré comme son rival, de ses entraîneurs, de ses fidèles « lionceaux ».

Mais l'écart devient de plus en plus grand. Georget, dans l'ivresse du triomphe traverse à 40 kilomètres à l'heure la foule tassée sur la route de Versailles à Saint-Cloud.

On sait le reste. Qu'il nous soit simplement permis de saluer ici, en vieux spectateur de tant de Bordeaux-Paris passés, l'héroïsme sportif de tels hommes. Ce mot « d'héroïsme » fera peut-être sourire une fois de plus certains intellectuels qui, du sport, s'obstinent à ne voir que les tares ou les outrances. Plaignons-les simplement, parce qu'intellectuels d'avoir leur mentalité malgré tout imparfaite, fermée à des spectacles qui seraient pour eux, en même temps qu'une révélation inouïe, l'occasion d'élever leurs âmes de psychologues et de lettrés, aux plus hautes régions du pur enthousiasme insoupçonné.

MAURICE MARTIN.

TENNIS

Les Championnats du Monde de Tennis

Les joueurs français ont une chance très sérieuse dans le tournoi mondial.

Lorsque paraîtra ce numéro de la *Vie au Grand Air*, les concurrents du Championnat du monde de tennis sur terre battue, commenceront leurs premières parties.

Le fait qu'une épreuve de cette envergure ait pu être organisée en France et attirer chez nous, pour une compétition mondiale, absolument officielle, un lot aussi formidable de grandes raquettes, est la dernière consécration dont le tennis français avait encore besoin.

Déjà, par les victoires répétées des Decugis, des Gobert, des Laurentz et des Germot, nos champions ont prouvé qu'ils étaient dignes aujourd'hui de ceux qui furent si longtemps nos maîtres. Et voici que cette année un grand Championnat du monde réunit à Paris les plus pures célébrités du tennis. La France n'avait pas encore eu un tel honneur. C'est, je le répète, une consécration définitive pour elle.

LAURENTZ

Je suis d'ailleurs persuadé que les concurrents étrangers seront émerveillés par l'organisation de ces Championnats du monde.

Le Stade Français qui a revendiqué et obtenu le lourd honneur de cette organisation, a fait les choses royalement.

Le court où se joueront les grandes batailles est un pur chef-d'œuvre du genre, et constitue une arène telle qu'on n'en avait jamais encore établie en France, et comme court proprement dit, et comme dispositions spéciales, pour permettre à plusieurs milliers de spectateurs, de suivre, sans en perdre aucune, toutes les péripéties des parties. Vraiment, ces jardins spacieux, larges et profonds, dominant le court, fait d'un sol très souple et miraculeusement uni, tout cela clair, spacieux, a fort grand air.

Et quel cadre incomparable que celui de tout ce terrain du Stade, aux arbres majestueux, aux verdures profondes ! Ces pelouses de football, ces pistes de course à pied, de saut, de concours divers, et, pittoresquement étagés, tout l'ensemble des innombrables courts de tennis, tout ce tableau animé des gestes d'une jeunesse qui s'ébat au grand air, étonneront les étrangers qui ignoraient certainement que Paris put posséder un tel terrain de sports.

Les Championnats du monde qui vont commencer, peuvent nous permettre tous les espoirs, après la sensationnelle victoire de Gobert en simple, et de Gobert-Germot en double, aux Jeux Olympiques. Mais il ne faut pas se dissimuler que, cette fois, la partie va être singulièrement dure pour nos champions. Toutes les grandes nations où le tennis est en honneur, sont représentées : l'Afrique du Sud, elle-même nous a envoyé ses trois meilleurs joueurs.

Espérons, cependant. Nous en avons le droit. Le quatuor Gobert, Decugis, Laurentz, Germot est formidable, et il nous permet d'aller avec confiance à la bataille. Puisse l'un des nôtres se montrer le meilleur, et nous valoir l'honneur de voir un Français inscrire son nom sur la liste des champions du monde.

GÉO LEFÈVRE.

SOMMAIRE DE *FERMES ET CHATEAUX*
du 1er Juin.

COUVERTURE. Au Polo de Bagatelle.
Dans la Basse-Cour. . . . . CUNISSET-CARNOT.
Les chevaux de selle au Concours hippique de Paris. . . . . COMTE DE COMMINGES.
Au bord du Ruisseau. . . . . .
Le faisan naturel. . . . . VAL D'ONZON.
Les escaliers de Jardin. . . . . J.-C. FORESTIER,
Le bel escalier de l'Abbaye de Jumiège . . . . . .
Propos sur le Bois. . . . . LÉON CORBIN.
Le château de Lignières. . . . .
La loi et les Paysages. . . . . J. BAYET
Les légumes de Primeurs. . . . . J. FOUSSAT.
Le Bloc-Notes de *Fermes et Châteaux*.
La Vie pratique. . . . . .

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

Jim fut « counted out » et Charles White aida à l'emporter dans son coin. Une minute après environ, il était suffisamment remis pour se lever et me serrer la main. J'étais peiné pour lui, car vraiment il avait fait un beau et bon combat.

C'est une nuit dont on se souviendra. Le combat avait été si excitant que toute la foule était comme folle. Des centaines de gens avaient envahi le ring. Les uns acclamaient Corbett pour sa belle conduite et les autres m'acclamaient, parce que j'avais gagné comme un champion, par knock-out. Je m'habillai le plus vite que je pus et je partis pour l'hôtel Ben Cohen. J'avais cette nuit-là, ma chambre nº 1 qui m'avait déjà porté bonheur. C'était seulement à un block environ du club et j'essayai de franchir la foule. Mais ce n'était pas facile. Avant que je

UN GROUPE DE GENS M'AVAIENT GRIMPÉ SUR LEURS ÉPAULES...

pus me rendre compte de ce qui m'arrivait, un groupe de gens m'avaient saisi et grimpé sur leurs épaules. Il n'y avait rien à faire pour me débattre. J'étais hissé au-dessus des têtes, comme si j'avais eu un canapé au-dessous de moi, avec un gros cigare à la bouche. La foule me fit monter l'escalier et passa la porte comme un team de footballeurs. Les chaises et les tables gisent bientôt sur le parquet et les assiettes et les verres partirent en morceaux. En quelques secondes, la salle fut pleine et Ben Cohen n'était pas enchanté quand il entendit le fracas des verres. Mais c'était une belle nuit !

CHAPITRE XXXIX

QUELQUES INCIDENTS DE LA VIE D'UN BOXEUR

Nous fûmes tous très occupés après ce combat contre Corbett. Le dimanche suivant, je m'en souviens, j'arbitrais un match de base ball sur le terrain de West New York Field club, à Wechawken, et il y avait une foule énorme. Après le match, je partis avec quelques-uns de mes amis, mais nous eûmes beau faire un sprint, nous manquâmes être écrasés par la foule. Rejoindre notre voiture ne fut pas facile. Enfin nous y arrivâmes ; nous fouettâmes le cheval pour nous éclipser au plus vite. Ce soir-là, j'allai avec des amis au New-York Theatre pour voir une pièce. Je m'assis dans le fond de la loge, aussi peu en vue que possible, et je ramenai les rideaux devant moi. Mais malgré cela, tout le public commença à crier et à me demander de faire un discours, jusqu'à ce que le rideau se soit levé.

Je n'eus aucun combat pendant plus d'un an, après ma rencontre avec Corbett. Brady s'occupait simplement de m'avoir des exhibitions. Après le match avec Sharkey, Tom et moi nous avions un contrat pour une exhibition chaque soir, pendant une semaine, dans la vieille salle de Koster et Bial, qui est maintenant disparue. Nous fûmes arrêtés le premier soir, pour violation de la loi contre la boxe. Manny Friend était notre avocat. Je me souviens que Billy Brady s'impatientait de toutes les longueurs de ce procès, qui se jugeait au tribunal de Jefferson Market. Il s'avança, repoussa Manny et entama un discours animé, expliquant ce que c'était qu'une exhibition de boxe. Quand il eut fini, le juge lui dit :

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le nº 696.

— Etes-vous avocat à ce tribunal ?

— Nullement, répondit Brady, je ne suis même pas avocat du tout, je raconte simplement les faits.

— Eh bien, dit le juge, si vous n'êtes pas avocat vous méritez de l'être. L'affaire est remise.

Je n'en entendis plus parler.

Je jouais un rôle dans « l'Homme du Far-West », un grand spectacle que Brady avait monté tout exprès pour moi. Quand je boxais dans un théâtre quelconque, c'était toujours avec mon frère Jacques, et nous ne nous faisions pas de mal.

Trois mois environ après le match avec Corbett, John L. Sullivan donne une grande soirée à son bénéfice à Madison Square Garden et je boxai avec lui. Trois rounds d'une demi-minute suffirent. John était devenu gras à lard, après avoir quitté le ring. Je me bornai à esquiver les coups qu'il cherchait à me porter jusqu'à ce qu'il soit épuisé. Sullivan fit un speech, mais je ne l'écoutai pas.

Fitzsimmons fit une exhibition avec Thorne ce même soir, et Sharkey parut aussi. Je racontai à Tom que j'avais rencontré son frère à Queenstown, quand j'étais allé en Europe et que dès qu'il m'avait aperçut sur le quai, il m'avait dit :

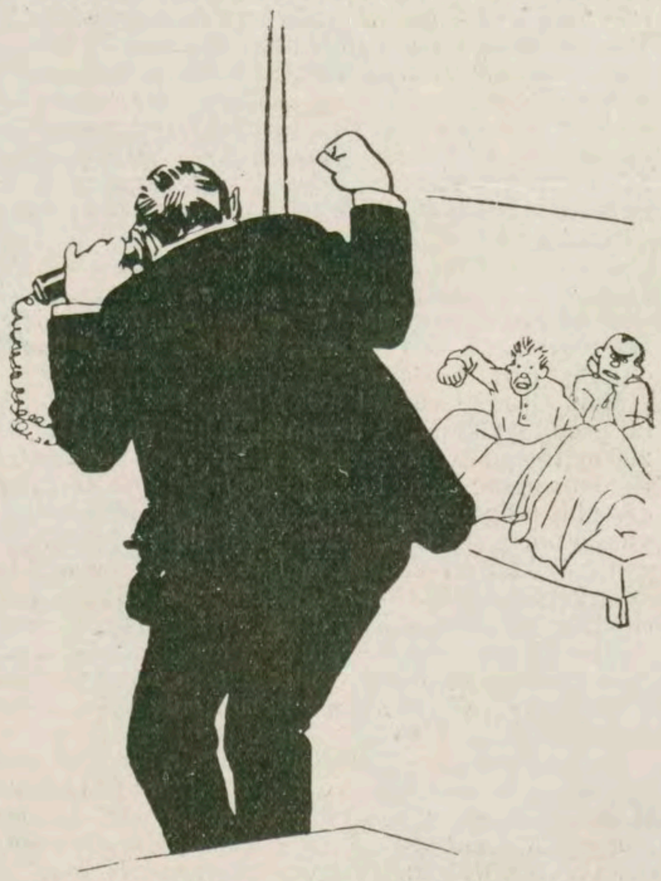
— Bonne chance je vous souhaite et puissiez-vous rosser tous les boxeurs du monde, excepté mon cher Tom.

— Vous ne m'avez pas encore rossé, grommela Sharkey. Je ne me reconnaîtrai pas battu avant d'avoir été knock-out.

Quand l'hiver arriva, j'eus une petite mésaventure qui faillit bien m'éloigner pour toujours du ring. Bob Fitzsimmons vint un soir me trouver au théâtre où j'étais en représentation, pour me serrer la main et causer avec moi. Bob resta dans une loge jusqu'à ce que le spectacle fut terminé et passa ensuite derrière la scène. J'étais en maillot, sans avoir passé mon sweater et j'étais tout en transpiration après mon exhibition.

C'était un samedi soir, et on allait précisément changer de spectacle pour le surlendemain. Les machinistes avaient ouvert les portes toutes grandes pour changer les décors, pendant que Bob et moi, nous étions arrêtés à causer. Le courant d'air me saisit et j'étais absolument refroidi avant que Bob ne m'eût quitté et que je sois remonté à ma loge.

Je m'habillai rapidement et je sortis avec Joe Maxwell, le chanteur. Nous nous rendîmes aux bains de Mount Morris. Tout était plein, et il n'y avait pas un coin de libre sur un divan. Nous étions sur le point de partir, quand Joe eut besoin de



JOE SE MIT A CRIER DE PLUS EN PLUS FORT

téléphoner. Il prit le récepteur et demanda son numéro. Puis, il prétendit que son correspondant n'entendait pas. Il se mit à crier de plus en plus fort. Les gens qui étaient là sur le divan commencèrent à protester. Quelques-uns se levèrent et firent des observations à Joe. Enfin, trois ou quatre d'entre eux prirent leurs pardessus et s'en allèrent. Cela nous fit de la place et nous nous fîmes inscrire pour un bain turc.

Soudain je sentis un frisson. Je me trouvai si malade, que je me rhabillai à la hâte et que nous partîmes pour l'hôtel. En route, je changeai d'avis et nous nous dirigeâmes vers les bains Hollander. Les deux docteurs et trois masseurs me travaillèrent toute la nuit. Le matin je ne me trouvai pas beaucoup mieux, mais cependant je rentrai à l'hôtel pour faire un bon somme. Mais auparavant, Maxwell et moi voulûmes déjeuner. Je commandai un plat de côtelettes d'agneaux ; mais, quand elles arrivèrent, je ne pus en manger qu'une, et une petite, encore. Maxwell me dit que certainement, je devais avoir quelque chose et me conseilla de faire venir son médecin. Le docteur m'ordonna d'aller me coucher tout de suite et me déclara que j'avais une pneumonie. Je n'avais pas oublié que

JE N'EN PUS MANGER QU'UNE, ET UNE PETITE ENCORE.

j'avais été bien près de la mort à San Francisco, par suite d'une pneumonie ; aussi, je gagnai en toute hâte ma chambre à l'hôtel Minot et j'y restai de longs jours, jusqu'à ce que je sois redevenu en bonne santé.

Neuf mois après mon match avec Corbett, je conclus un match avec Ruhlin, en 20 rounds, au Saengerbund Hall, à Cincinnati (Ohio). Billy Delaney se chargea, à nouveau, de mon entraînement, nous installâmes notre camp et nous nous mîmes à travailler ferme. Tout allait très bien et le pays tout entier s'intéressait à la rencontre. Le maire de Cincinnati était très favorable à la boxe et il nous donna l'assurance qu'il n'y aurait pas d'opposition.

(A suivre.) J.-J. JEFFRIES.

Le Concours de Jeffries

QUEL EST LE MOT DE L'ÉNIGME ?

Pour notre vingtième question sportive, nous demandons aux concurrents de notre concours de Jeffries de nous dire quel est le mot de l'énigme ci-dessous :

On me voit à l'angle des rues,
On me trouve aussi près du feu.
Groupé par quatre, je suis jeu.
Chaque jour, enfin, tu te rues,
Homme avide et préoccupé,
Sur le métal que j'ai frappé.

Le mot à trouver figure dans le texte de notre feuilleton d'aujourd'hui.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER

EXCELSIOR

COMME LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

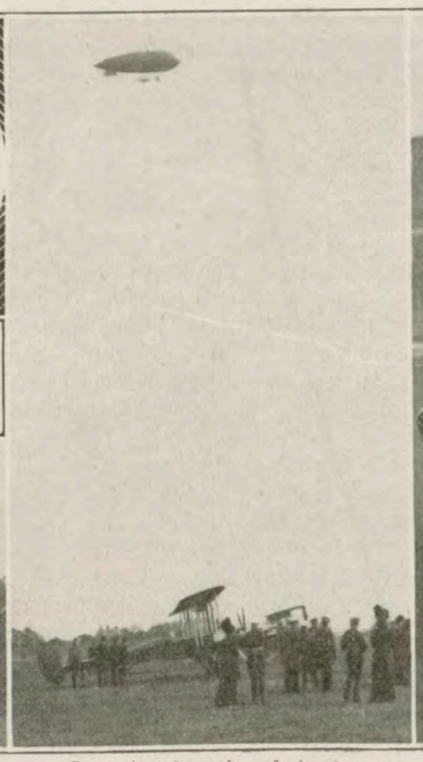
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Le lieutenant aviateur de Vergnette se rend à cheval à l'aérodrome de Pau, pour monter en aéroplane.

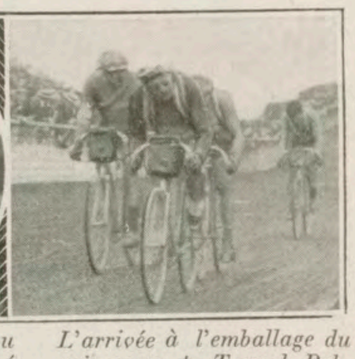
Crombez qui, sur son Deperdussin, a effectué la double traversée de la Manche.



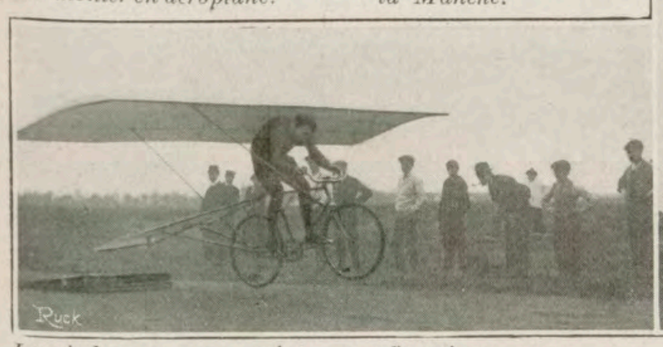
Le roi et la reine d'Angleterre sont allés passer une revue de dirigeables et d'aéroplanes au champ d'aviation d'Aldershot.

C. E. Dugnore, qui a déjà représenté l'Angleterre aux Jeux Olympiques de 1908, y prendra part, cette année encore.

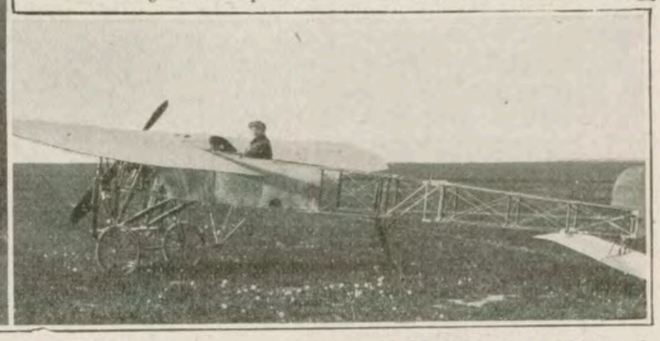
L'enseigne de vaisseau Cayla qui a été désigné pour tenter des expériences d'hydro-aéroplane.



L'arrivée à l'emballage du vainqueur du Tour de Belgique, Defraye, au vélodrome de Karreveld.



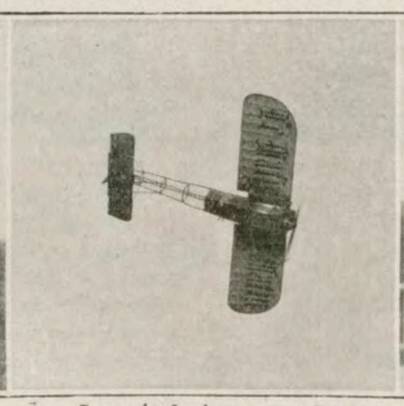
Lavalade, sur une aviette, a effectué un saut de 1 m. 10, après avoir franchi une corde tendue à 20 centimètres du sol. Notre photographie le représente s'entraînant à l'aide d'un tremplin.



Le nouveau monoplan repliable Blériot qui vient de faire des essais très réussis à Etampes. Il est très rapide, et son démontage presque immédiat en fait un appareil très pratique pour les reconnaissances militaires.

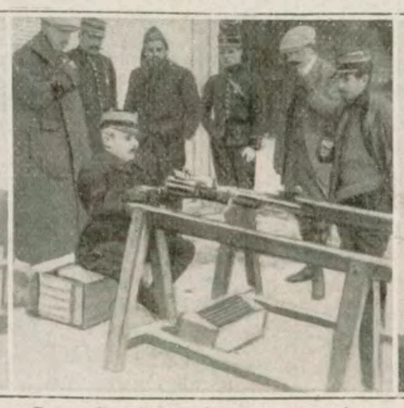
La cinématographie d'un accident d'automobile. C'est pendant la course de côte de Limonest, l'épreuve annuelle organisée par l'Automobile-Club du Rhône, que ces curieux documents ont été pris. A gauche, la voiture à la sortie du virage au moment où elle va se renverser, son conducteur n'ayant pas pu la redresser à temps. Au milieu, la voiture vient de tomber sur le côté, le mécanicien et le conducteur ont été projetés à terre, on se porte à leur secours. A droite, les automobilistes, qui se sont relevés sans grand mal, s'efforcent de ranger leur voiture sur un bas-côté de la route, aidés par les commissaires de la course et quelques spectateurs. Une autre voiture s'était déjà retournée au même endroit.

L'équipe du 129e régiment d'infanterie qui a remporté la finale du Championnat militaire de football association battant l'Ecole de Santé par 7 buts à 1.

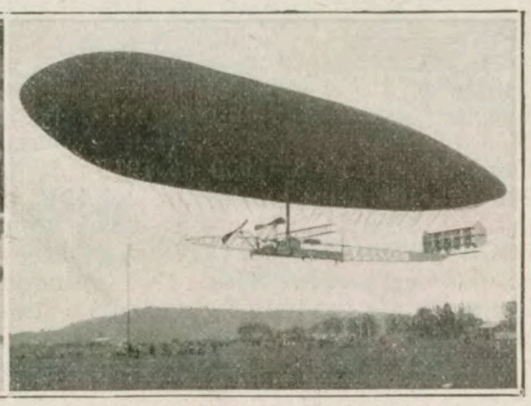


Les évolutions acrobatiques d'Ehrmann, à Marseille, ont été applaudies. Il a traversé plusieurs fois la ville.

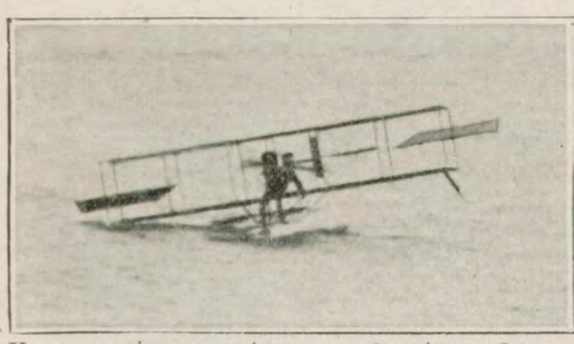
Les deux jockeys Sumter et Reid attendant le train à Maisons-Laffitte.



Le colonel Estienne, examinant à Mourmelon, la nouvelle mitrailleuse Hotchkiss, spéciale pour aéroplanes



Le Bayard-Clément III *(tissus Hutchinson) qui a battu le record du monde de la hauteur pour dirigeables, parvenant à monter à 2.900 mètres.*

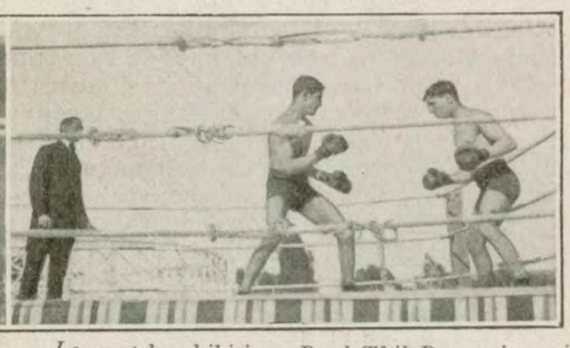


Un mauvais ammerrissage en Amérique. Le pilote arrive au contact de l'eau avec une trop forte inclinaison. L'aviation maritime est plus développée en Amérique, que partout ailleurs.

Les éliminatoires des Jeux Olympiques se sont disputées, les 26 et 27 mai, à Colombes. Poulenard a gagné le 400 m.

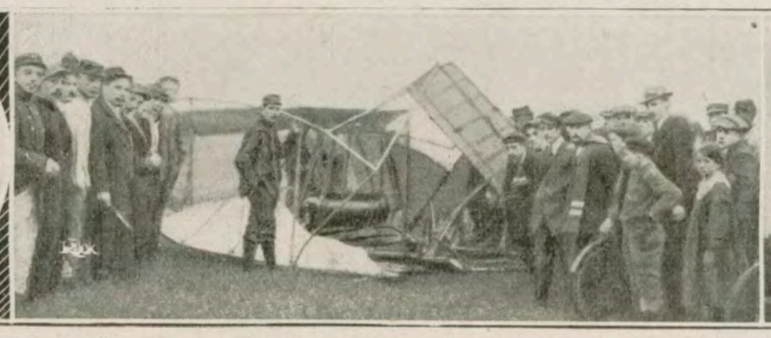
Pautex, qui a remporté l'éliminatoire de Marathon (30 k.), en 1 h. 48 m. 48 s.

Un passage du 3.000 mètres. La victoire est revenue à Dumonteil (M.C.) devant son camarade d'équipe Lizandier.

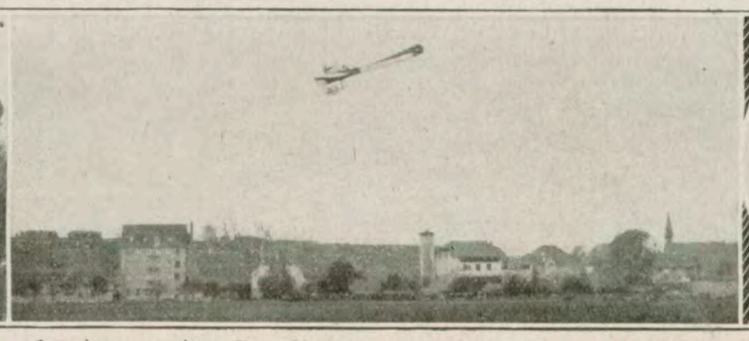


Le match-exhibition Paul Thil-Bernstein qui s'est disputé en plein air au Vélodrome du Prado, le 19 mai dernier, a remporté un très grand succès auprès des sportsmen Marseillais.

L'état de Wilbur Wright, atteint de fièvre typhoïde, est désespéré.



Les lieutenants Nanty, passager, et Prat, pilote, ont été victimes d'une chute d'aéroplane à Verdun : leur appareil a été détruit, mais ils se sont relevés sans mal.



L'aviateur suisse Grandjean est devenu un virtuose de l'air : il a construit lui-même l'appareil avec lequel il prend part à tous les meetings d'aviation de Suisse.

Le maréchal des logis Feierstein, maître pilote de l'école Blériot, de Pau.

HIPPISME

La Saturation

De l'influence de l'étalon sur la poulinière.

Nous avons pu faire ressortir, au cours des études déjà publiées à cette place, toutes les difficultés qui hérissent la recherche du croisement destiné à faire naître le bon produit.

La première de ces difficultés réside dans la découverte des affinités entre les courants de sang apportés par la mère et ceux que doit fournir le père : elle comporte l'étude approfondie du pedigree de la poulinière et des pedigrees des étalons qui semblent devoir donner l'accouplement le plus favorable.

Les autres difficultés ne sont pas moindres : il faut savoir tenir compte des caractéristiques morales et physiques de chaque ascendant et les combiner de telle sorte que les qualités de l'un viennent corriger les défauts de l'autre.

Mais supposons, par une hypothèse téméraire, que le croisement idéal soit découvert : nous avons trouvé l'étalon dont l'union avec une poulinière désignée produit, dès la première tentative, un futur crack. Que faut-il faire ensuite ? Doit-on répéter cette union pendant toutes les années suivantes, avec l'espoir d'obtenir à chaque fois le même résultat ?

C'est une pratique assez répandue chez nos éleveurs de pur sang, non pas de produire des cracks, mais de répéter plusieurs fois de suite le même croisement. Le propriétaire de haras qui possède un étalon particulier, confie à ce sire le soin de remplir chaque année toutes les poulinières du domaine ; au bout de quelque temps, lorsque les filles du dit étalon commencent à revenir prendre rang comme poulinières, il lui adjoint un compagnon qui se charge des filles du premier et devient, à l'occasion, son auxiliaire, puis son successeur.

Pour se rendre compte de la faveur qu'on réserve à cette façon de procéder, il suffit d'ailleurs de voir l'estime accordée aux propres frères ou aux propres sœurs des vainqueurs récents. Or, il y a de grandes chances pour que ce propre frère ou cette propre sœur soit médiocre, si le même croisement a été répété sans interruption depuis la naissance du bon cheval.

Fixons un exemple : un produit, né en 1908, fournit une manifique carrière de trois ans (en 1911), puis à quatre ans il confirme ses succès et remporte le Prix du Pré ident de la République à Maisons-Laffitte (en 1912). Ce produit était, supposons-nous, le premier résultat d'un croisement tenté en 1907 entre sa mère et son père ; le même croisement a été répété en 1908, 1909 et 1910 ; le produit de 1909 est mort au lait, celui de 1910 est encore inédit, et celui de 1911 passe en vente publique au mois d'août 1912. Quel chiffre d'enchères n'atteindra pas ce propre frère d'un vainqueur aussi glorieux ? Et cependant, si l'on se base sur les résultats connus aussi bien que sur les opinions des auteurs qui ont abordé ce sujet, il y a bien 90 chances sur 100 pour qu'il soit absolument médiocre.

C'est la théorie de la saturation qui s'efforce d'expliquer ce phénomène. Elle invoque l'influence exercée sur la progéniture d'une femelle par le mâle avec lequel elle a été précédemment unie. Cette influence est communément admise : on reconnaît ainsi qu'une chienne de race pure, couverte par un chien bâtard, ne donnera plus de produits purs, même lorsqu'elle sera couverte par un mâle de sa propre race. En Angleterre, certaines sociétés d'éleveurs de bétail ont même admis cette règle, qu'une brebis, une fois couverte par un bélier de race différente, n'est plus considérée comme étant de sang pur et que ses produits suivants ne peuvent plus être enregistrés.

L'exemple classique de la saturation a été décrit par Darwin : une jument, appartenant à Lord Morton, fut couverte par un couagga, sorte de zèbre ; elle produisit un poulain ; mais, lorsque ensuite elle fut confiée à un étalon arabe, ses deux poulains suivants montrèrent des signes indiscutables, rayures ou autres, de l'influence du couagga.

Il faut avouer que de nouvelles expériences, après celle-là, ont été tentées sans grand succès. Le professeur Ewart a essayé avec des zèbres et des chevaux sans obtenir de résultats positifs.

Mais, d'autre part, M. Charrin a su démontrer les rapports intimes qui s'établissent entre la mère et le futur produit. Il a injecté des toxines de la diphtérie dans les embryons d'une lapine pleine, qui est morte au bout de cinq jours. Inversement, il a immunisé une lapine par une injection de sérum dans les embryons qu'elle portait. Quel que soit le mécanisme de ces rapports, ils existent et viennent à l'appui de la théorie de la saturation.

Il est facile maintenant de comprendre comment cette théorie explique les différences existant entre les propres frères. Le croisement parfait est celui qui est assuré par un équilibre normal des courants de sang apportés par le père et par la mère ; mais, pendant les dix mois de gestation, la mère subit l'influence du produit qu'elle porte ; elle reçoit, par son intermédiaire, une véritable empreinte de l'étalon qui l'a couverte avec succès. Si elle lui est présentée de nouveau l'année suivante, elle n'apporte plus exactement sa propre personnalité et l'équilibre dans le croisement est rompu.

Pour décrire ce phénomène, Bruce Lowe a utilisé une comparaison très heureuse dont je vais exprimer l'esprit : L'éleveur, qui s'efforce de produire un cheval de course, ressemble à l'amateur qui confectionne un plum-pudding. Les grains de raisins représentent les courants de Stockwell qu'il s'efforce d'équilibrer des deux côtés du pedigree, jusqu'à la quatrième ou la cinquième génération. Si l'équilibre est atteint la première fois, c'est que la quantité exacte de grains de raisins a été mise dans la composition ; et le résultat donne un grand cheval de courses ou un excellent plum-pudding. Mais la saturation produisant son effet, la poulinière contient maintenant plus d'éléments de Stockwell qu'avant la conception, ou du moins ceux qu'elle contenait à ce moment-là se trouvent fortifiés et augmentés par l'influence de ceux qui, apportés par le mâle, ont été transmis par l'intermédiaire du produit. Si la poulinière est donnée de nouveau au même étalon, elle absorbe cette foi- encore mieux les courants de Stockwell, mais le second résultat est bien inférieur au premier. En d'autres termes, il y a maintenant trop de grains de raisins dans le pudding ; c'est un insuccès qui ira en augmentant à mesure qu'on continuera le croisement.

Ce qu'on doit retenir au point de vue pratique, c'est que la répétition de l'union d'un étalon avec une poulinière aboutit à la détérioration de la production de cette dernière. Il faut cependant faire attention : Ces propres frères ne sont pas condamnés sans réserves ; pour qu'ils offrent des chances d'être médiocres il est nécessaire que la répétition de l'union se fasse consécutivement, c'est-à-dire sans interruption. En outre, il s'agit là de comparaison entre la production d'une poulinière : prenons par exemple Nephté, qui a donné Nuage avec Simonian dès sa première année de haras ; si on avait continué le même croisement, on aurait pu avoir l'année suivante un produit qui, tout en étant médiocre vis à vis de Nuage, aurait néanmoins galopé.

De plus, l'équilibre entre les courants de sang peut ne pas être établi dès la première rencontre ; il arrivera peut-être à se produire lors de la deuxième, ou même lors de la troisième.

Il paraît donc prudent, lorsqu'un croisement a été décidé d'après un choix sagace, de le répéter une seconde fois : mais il faut ensuite chercher, autant que possible, une union qui fasse appel à des courants de sang tout a fait différents dans le pedigree de la pouliniere. Puis, au bout de deux ou trois ans, on peut se permettre de revenir au premier croisement s'il avait été couronné de succès.

Il y a déjà longtemps que l'agriculteur est arrivé à combiner une succession méthodique de cultures dans le but d'obtenir du sol les meilleurs résultats possibles sans l'affaiblir. L'éleveur devrait s'efforcer de s'orienter dans cette voie.

La théorie de la saturation pourrait invoquer maints exemples à l'appui de ses dires. Je me réserve de l'illustrer à la fin de la saison par ceux que j'aurai réunis parmi les performers de l'année et qui, étant récents, offriront un intérêt plus immédiat.

Comme toute théorie sérieuse, elle compte ses exceptions. On peut citer les produits de Buzzard et de la fille d'Alexander : Castrel, Selim, Bronze et Rubens ; ceux de Waxy et de Pénélope : Whalebone, Web, Woful, Whisker ; ceux de Marsyas et Princess of Wales : Albert Victor et George Frédérick ; ceux de Sterling et Cherry Duchess : Energy, Cherry et Enthusiast.

RENÉ RIONDET.

Les prix La Rochette

Ils ont donné des indications intéressantes pour les grandes épreuves.

Les favoris continuent à se faire battre à Longchamp avec une désespérante régularité. De Viris, gagnant prévu d'une Poule, reste un cas unique. Depuis, Zénith II s'est fait battre dans le Prix Daru, Mongolie et Didius dans le Prix La Rochette. Mais il convient d'ajouter, que ces divers échecs ne sont pas sans excuse, et que, d'autre part, certains concurrents, tels Floraison et Qu'Elle est Belle II se sont montrés sous un jour plus favorable que précédemment.

Zénith II ne va pas dans le terrain lourd. C'est l'excuse qu'on a invoquée pour lui et elle est plausible. Il a eu, pour refaire les quelques longueurs qui le séparaient d'Amoureux, plusieurs belles foulées qui l'ont amené très menaçant à côté du leader, mais ce ne fut qu'un éclair. Il s'est rendu aussitôt après. Il est possible que, sur un meilleur terrain, sa brillante attaque ait obtenu tout de suite un résultat plus décisif, ou que son effort se fût prolongé. Ce dernier point pourtant reste douteux. La meilleure ou pour mieux dire la seule arme de Zénith II, c'est un bout de vitesse foudroyant, mais de bien courte durée, qu'il faut ménager et placer exactement à point nommé.

Au surplus, sa performance du Prix Daru est-elle très différente de celle qu'il avait fournie dans le Biennal contre Gayoffe qu'il n'a battu que d'une simple tête ? Il est très possible que Floraison et Amoureux, qui ont battu Zénith, soient sensiblement meilleurs, que Gayoffe à l'heure qu'il est, et que les deux dernières performances de Zénith II, victoire et défaite soient parfaitement concordantes, A dire vrai nous n'en pouvons rien savoir. Amoureux est un animal qui progresse à chaque sortie (on en a du moins l'impression) et dont nous ne pouvons mesurer exactement la valeur. Amoureux doit être tout différent aujourd'hui de ce qu'il était a l'époque du Prix Noailles, où il finissait quatrième derrière Impérial II, Isard et De Viris. Floraison, améliorée entre le Prix Pénélope et le Prix Semendria, comme l'a prouvé la revanche qu'elle a prise sur Kyrielle, a progressé encore, et davantage entre le prix Semendria et le Prix Daru. La défaite qu'elle a subie dans la Poule d'Essai, sur une distance beaucoup trop courte, pour elle, ne compte pas. Dans le Prix Semendria, c'est au-delà de 1.600 mètres que sa supériorité sur Kyrielle s'est affirmée. Dans le Prix Daru, elle a eu raison d'Amoureux à la distance après une course exceptionnellement sévère. Elle a fait preuve dans cette dernière occasion d'une vaillance et d'une ténacité très remarquables. Il est fâcheux qu'elle ne soit pas engagée dans le Prix de Diane. Mais nous la verrons dimanche dans le Prix Lupin, peut-être avec Qu'Elle est Belle et Mongolie, mais plus probablement avec Amoureux, et avec Nickel qui progresse, lui aussi entre chacune de ses courses et avec lequel il faudra prochainement compter.

F. WOOTTON.

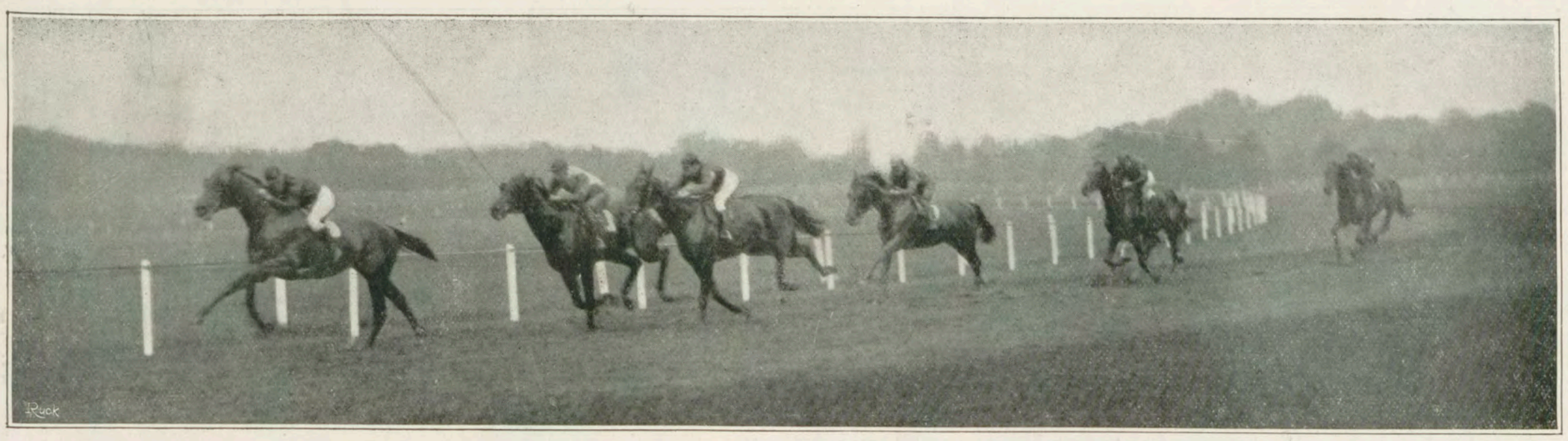
Mongolie et Qu'Elle est Belle II seront probablement réservées pour Chantilly. Nous les avons revues toutes les deux dans le Prix La Rochette où la pouliche de M. Belmont a eu sur celle de M. Vagliano un avantage marqué. Mais il n'en faut nullement conclure que cette dernière soit inférieure à sa rivale.

Mongolie en forme, Floraison et Qu'Elle est Belle II, ce serait. si nous pouvions l'avoir une bien belle rencontre et dont le résultat serait malaisé à prévoir. Qu'Elle est Belle II, comme Floraison, n'a guère tardé à se réhabiliter de l'échec très immérité qu'elle avait subi dans la Poule d'Essai. Il n'est plus douteux aujourd'hui que, sans le désavantage qu'elle a eu au départ, elle aurait battu Saperlipopette comme elle l'a fait le dimanche suivant. Elle est issue d'une des poulinières importées d'Amérique par M. Belmont. L'expérience qu'il a tentée en même temps que M. Duryea ne lui réussit pas moins bien. Pour leur première année de production en France, les poulinières américaines ont donné Sweeper II, Shannon, Qu'Elle est Belle II, Amoureux, sans compter les animaux utiles tels que Manthorpe, Otage II et autres. C'est fort beau.

Arrivons au Prix La Rochette des poulains et à la défaite de Didius. Celle-là, non plus, n'est pas tout à fait sans excuse. On peut l'expliquer, comme on a expliqué ses mauvaises courses précédentes, par l'insuffisance du train. Il a très bien fini après avoir paru en détresse au tournant, et il aurait fait beaucoup mieux si la course s'était prolongée. C'est en tout cas un animal un peu spécial. Les avis sont actuellement très partagés à son sujet. Les uns discutent ses titres et constatent qu'ils se réduisent à peu de chose : sa performance du Prix du Roi Soleil, peu brillante à première vue, a perdu la plus grande part de sa valeur, après les courses médiocres fournies depuis par Rire aux Larmes, Carlopolis et Templier III. Dans la Poule d'Essai, De Viris a joué avec lui, et il n'a dépassé que des animaux complètement épuisés. Les autres ont foi en Duke et à la bonne étoile de l'écurie Vanderbilt, en évoquant le souvenir de Reinhart, aussi frais que Didius, et qui avait donné la même déception que lui, avant de fournir sa bonne course du Derby, et la remarquable performance du Grand Prix.

STUART.

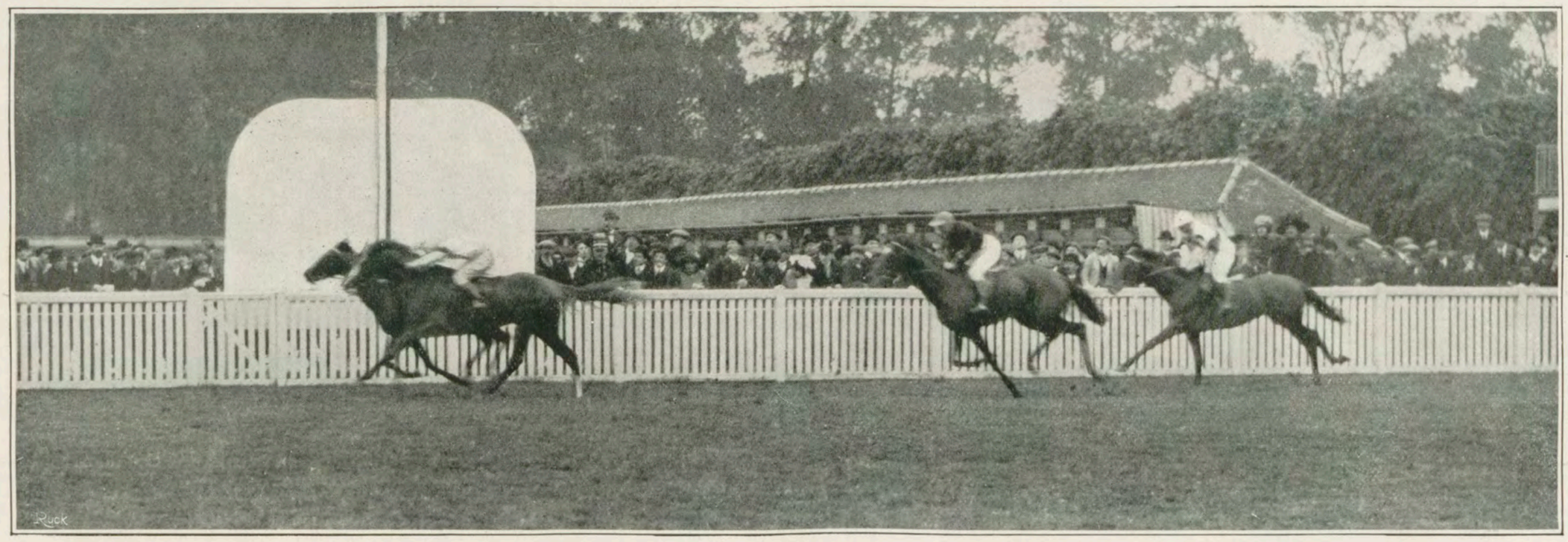
LA SEMAINE HIPPIQUE



Amoureux III Neuter Gossip Floraison

LE PRIX DARU (Poule des Produits, 2.100 mètres, 30.000 francs). — Longchamp, 23 mai. — Le dernier tournant.

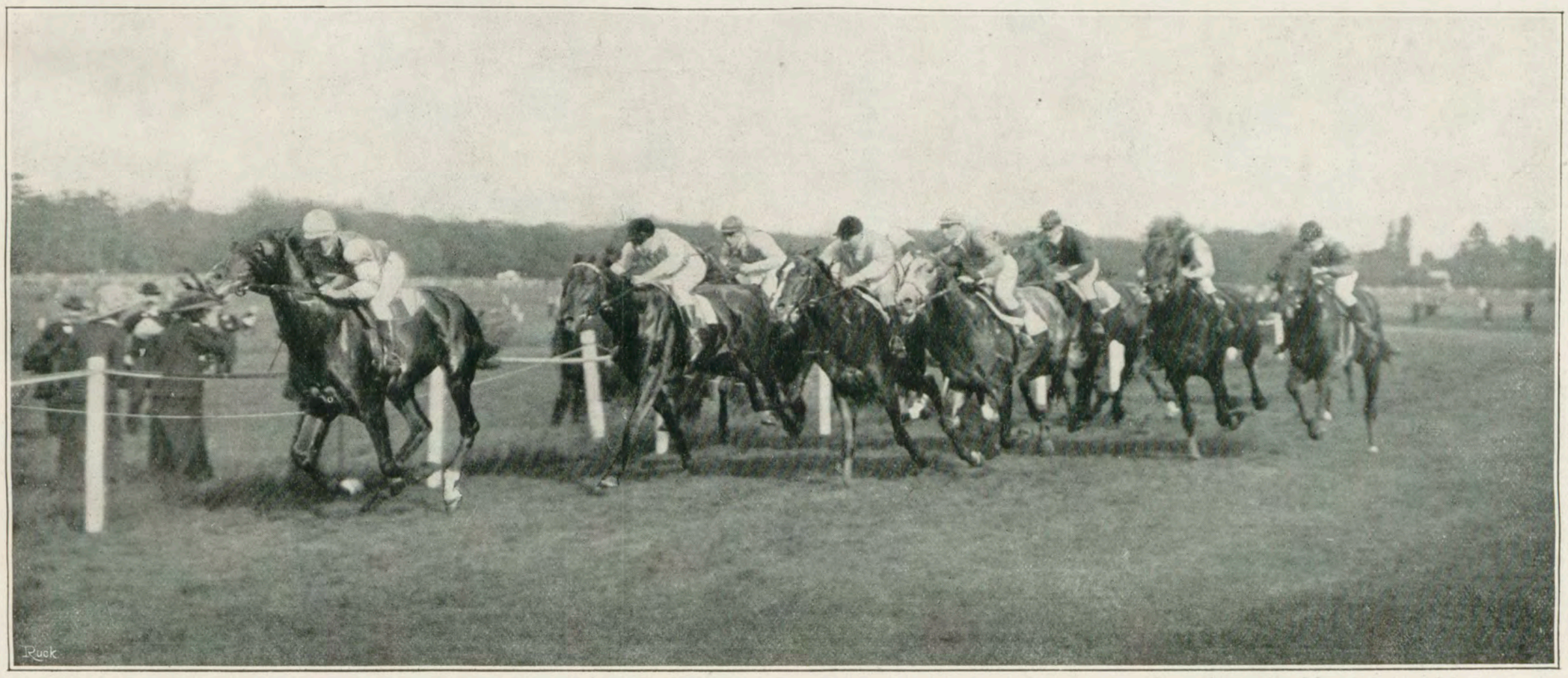
Amoureux III a mené très vite devant Neuter, Galion d'Or et Floraison. Dans la descente, Gossip était troisième. Dans la ligne droite, Floraison venait attaquer Amoureux III et le battait finalement d'une encolure. Zénith II finissait troisième.



Bénédictin de Soulac Lahire Manzanarès Bourdelas

LE PRIX CONSUL (4.000 mètres, 20.000 francs). — Maisons-Laffitte, 24 mai. — L'arrivée.

Royal Amour a mené devant Bourdelas, Bénédictin de Soulac, Labire, Manzanarès et Maïs II. Dans la ligne droite, Bénédictin de Soulac venait attaquer Bourdelas et, résistant à l'attaque de Lahire, gagnait d'une courte tête.



Ultimatum Houli Leman Equateur IV Didius Isard Moulières

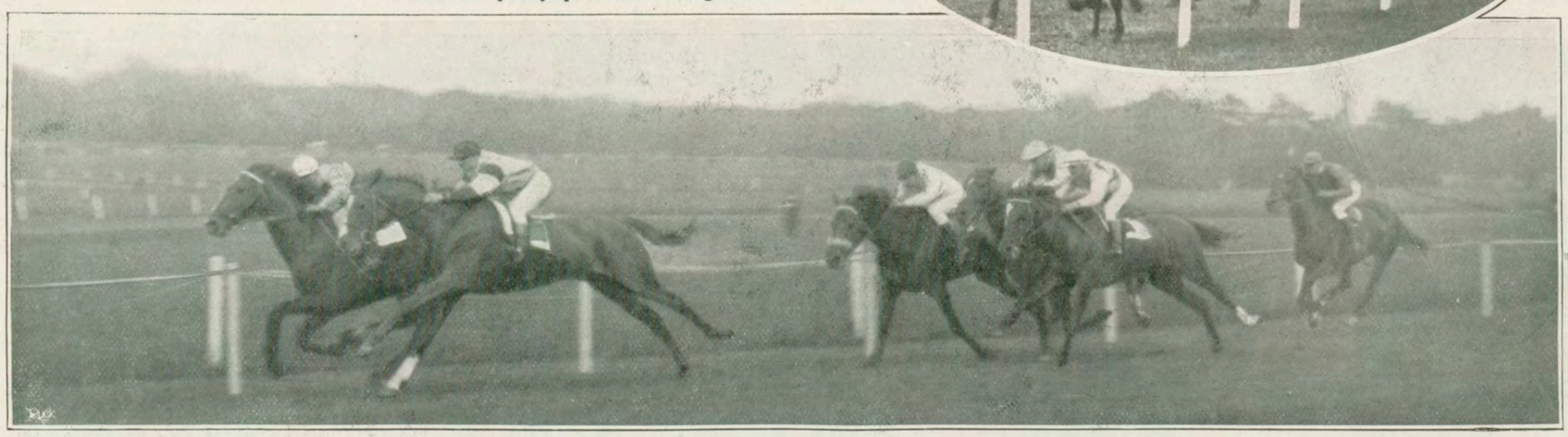
LE PRIX LA ROCHETTE (Poulains, 2.200 mètres, 30.000 francs). — Longchamp, 26 mai. — Le dernier tournant.

Saint Fort, Equateur IV et Ultimatum sont partis en tête. Dans les tournants, Moulières venait à l'extérieur. A l'entrée de la ligne droite, Houli apparaissait, il se détachait bientôt et finissait avec une longueur et demie d'avance sur Qui. Didius troisième à trois quarts de longueur.

LES COURSES DE LA PENTECOTE

LE PRIX LA ROCHETTE (Pouliches, 2.200 mètres, 30.000 francs.) — Longchamp, 26 mai. — L'entrée de la ligne droite.

Qu'Elle est Belle II est partie en tête avec Weinacht et Lydie III. En face, Weinacht menait bien détachée. Mongolie se rapprochait dans les tournants. Qu'Elle est Belle survenait dans les tournants et battait Saperlipopette d'une longueur.



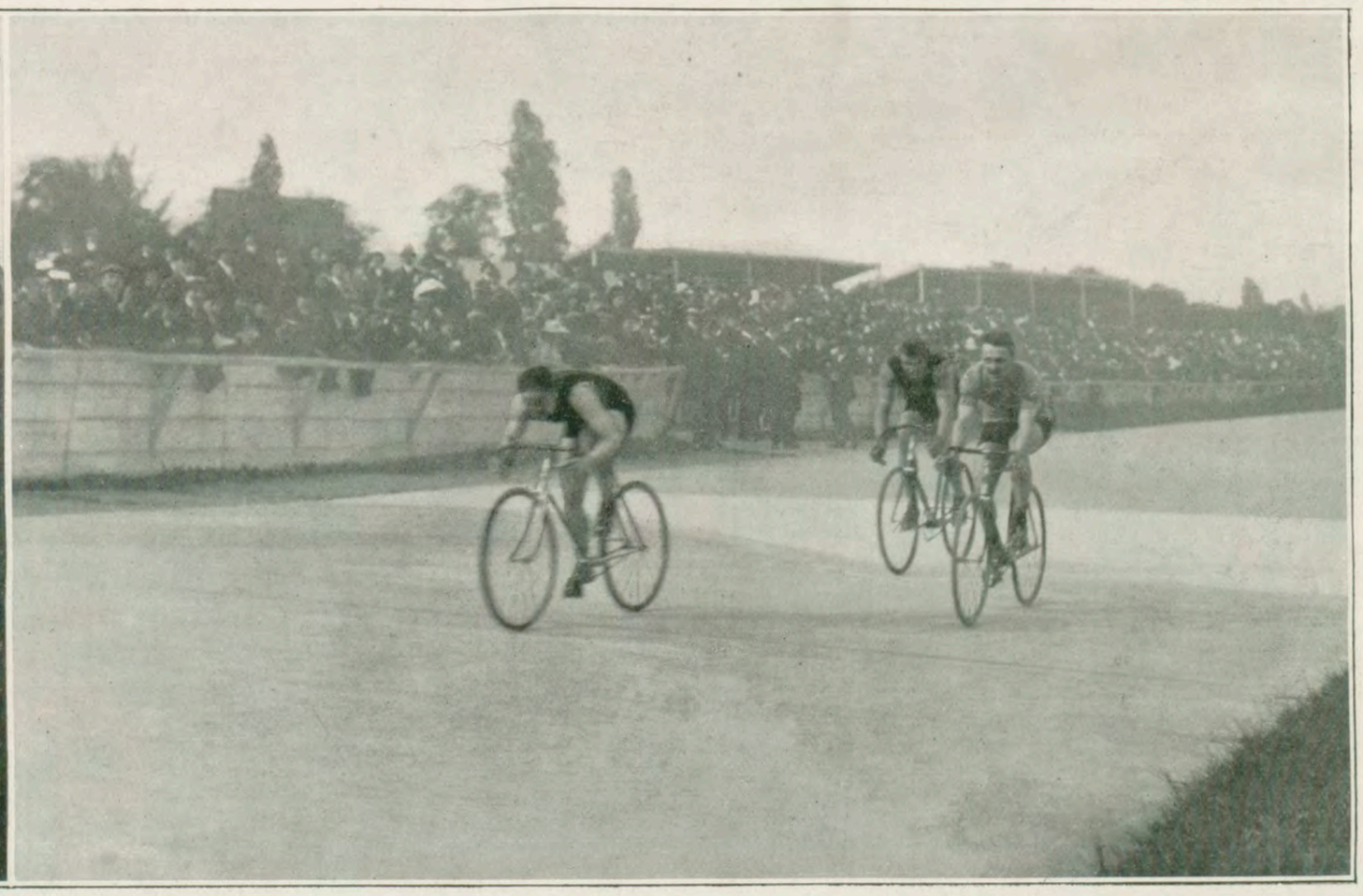
LE PRIX DU PRINCE DE GALLES (2.400 mètres, 25.000 francs.) — Longchamp, 26 mai.

Coral II a mené devant Montagagne, La Française et Rire aux Larmes. Dans la ligne droite Montagagne se détachait et gagnait de deux longueurs devant Clérambault. En médaillon : le Prix Flying-Fox (2.400 mètres, 40.000 francs.) qui est revenu à Galafron devant Prédicateur et Basse Pointe.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE

FRIOL FÉLICITE PERCHICOT

Sans rancune, Friol vient féliciter le comingman Perchicot qui vient de remporter la victoire dans le championnat de France de vitesse en battant Friol et Dupré dans la finale.



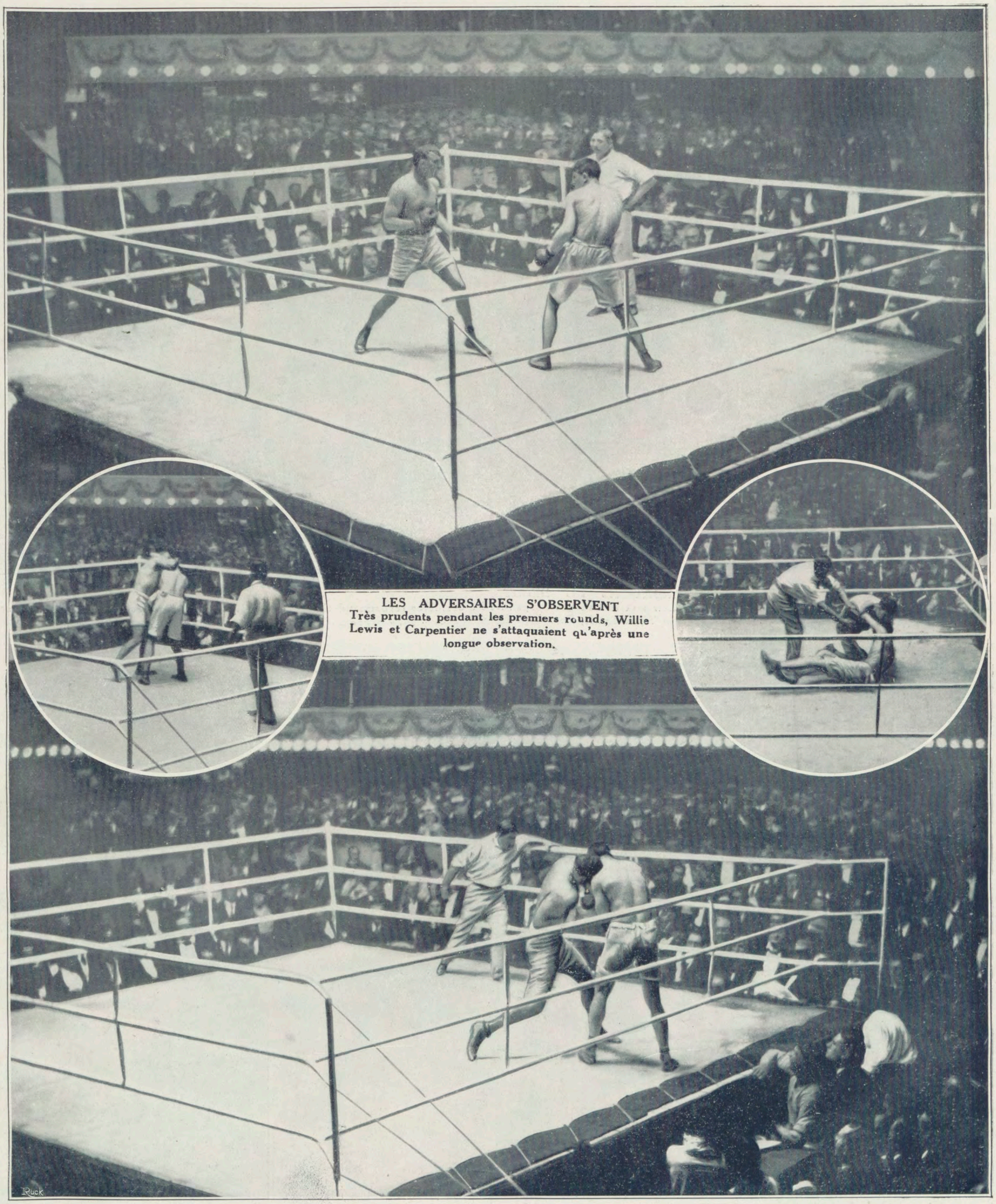
L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Dimanche dernier, au Parc des Princes, s'est disputé le championnat de France de vitesse. Détruisant d'un seul coup tous les pronostics, le Bayonnais Perchicot remportait la victoire, couvrant les 200 mètres en 11 s. 3/5 et battant Friol d'un quart de roue. Dupré était troisième. Perchicot montait une *bicyclette Peugeot*. Sur la piste comme sur la route, les lionceaux de Peugeot triomphent.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. dir.

Le Gérant : Charles Guyot.

LE MATCH CARPENTIER-WILLIE LEWIS

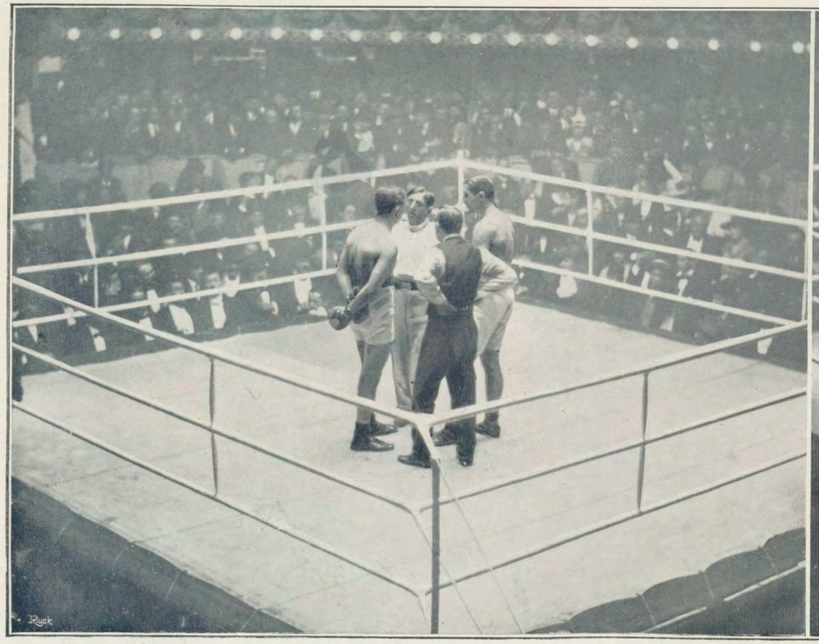


LES ADVERSAIRES S'OBSERVENT
Très prudents pendant les premiers rounds, Willie Lewis et Carpentier ne s'attaquaient qu'après une longue observation.

WILLIE LEWIS ATTAQUE A L'ESTOMAC

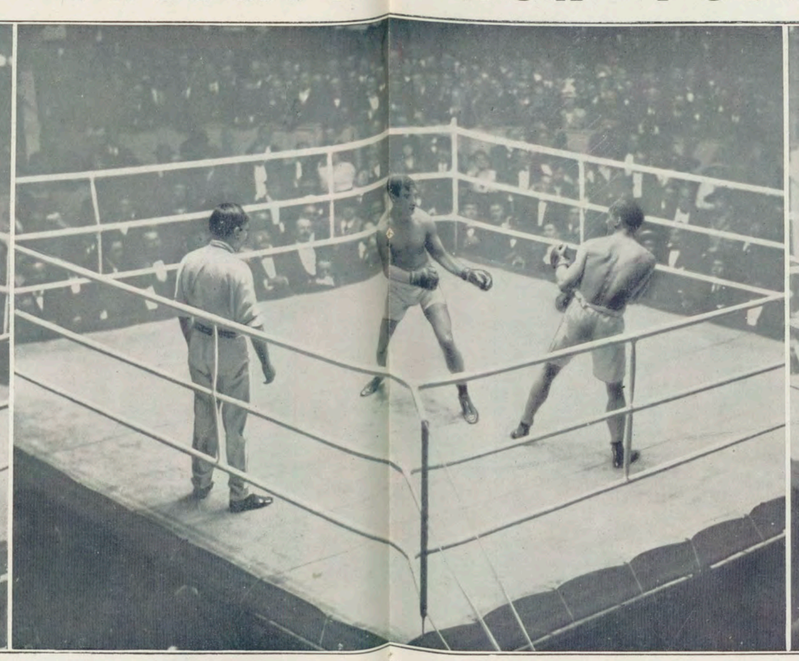
Jamais on n'avait enregistré une plus forte recette, près de 100.000 francs, et jamais on n'avait vu plus d'assistants dans une salle de spectacle, plus de 6.000, que pour le match Carpentier-Lewis qui dépassa les espérances des plus optimistes, tant la lutte fut âpre et scientifique. C'était la rencontre de deux virtuoses du poing. A gauche, un corps-à-corps. A droite, Willie Lewis relève Carpentier, au dernier round, après leur chute simultanée.

GEORGES CARPENTIER TRIOMPHE AUX POINTS DE WILLIE LEWIS



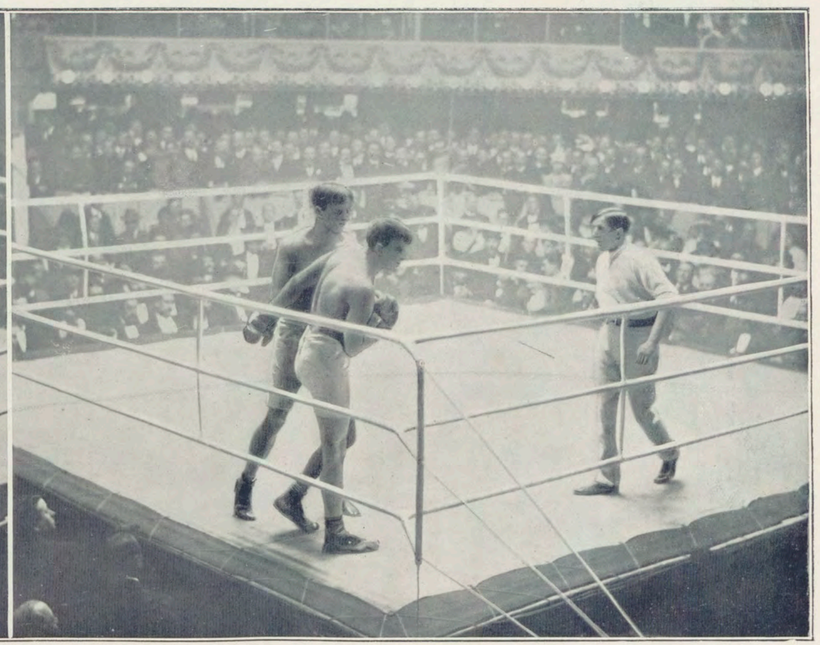
LES RECOMMANDATIONS DU DEBUT

Le directeur du combat, Cuny, adresse à Willie Lewis et à Georges Carpentier les dernières recommandations d'usage au sujet des corps-à-corps. Le manager de Willie Lewis, Dan Mac Ketrick, écoute attentivement.



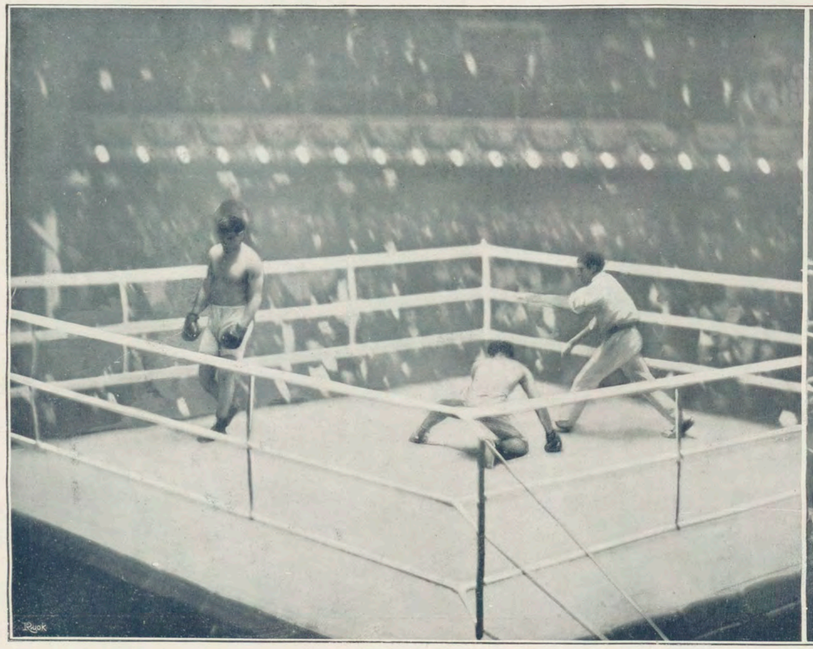
LE PREMIER ROUND

Les deux adversaires se connaissent, ils se craignent et ne se sont pas vu boxer depuis plus d'un an. Aussi ne se livrent-ils qu'avec la plus grande prudence et hésitent-ils à s'attaquer dans les premières reprises.



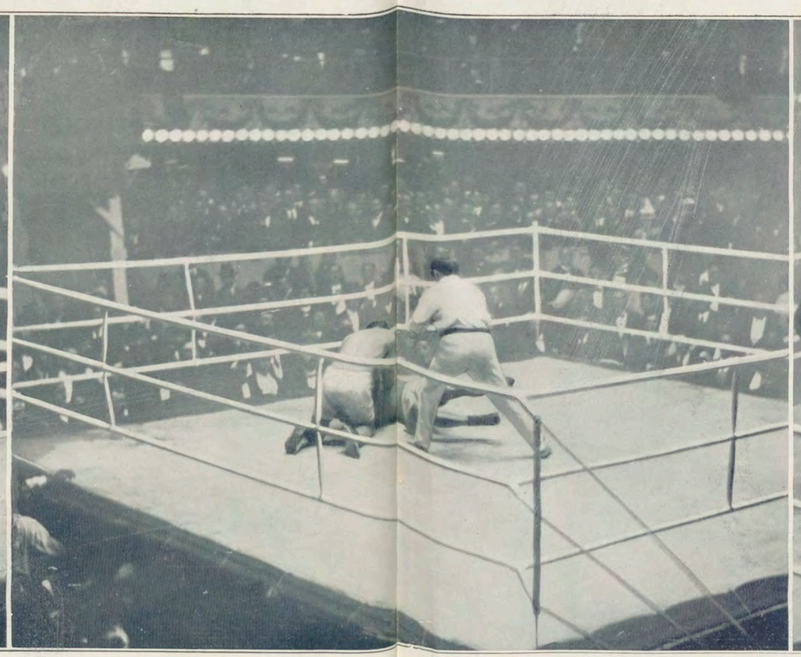
UN CORPS-A-CORPS

Les deux hommes annihilant leurs attaques respectives par des esquives admirables, il ne leur restait plus qu'une ressource, faire des corps-à-corps. Willie Lewis se rendit même coupable de quelques irrégularités.



LE KNOCK-DOWN DE CARPENTIER

A la huitième reprise, soudain Willie Lewis parvenait à placer un crochet du droit à la mâchoire. Carpentier allait à terre. Fort heureusement pour lui, à la septième seconde, le signal de la fin de la reprise retentissait



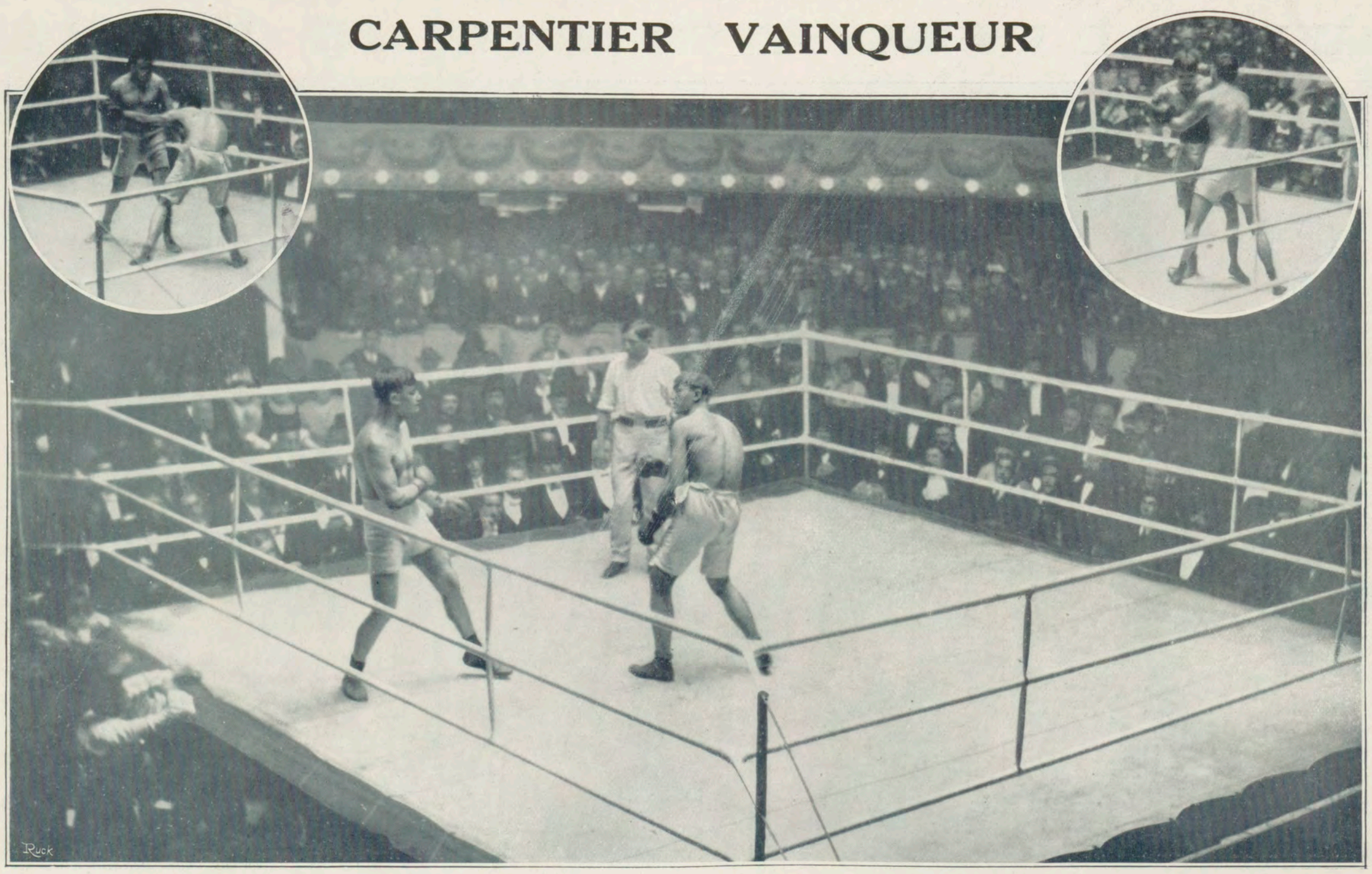
DOUBLE CHUTE AU VINGTIME ROUND

A la vingtième reprise, Georges Carpentier seul travaillait; Willie Lewis était à bout et ne pouvait plus qu'encaisser. A un moment, Willie Lewis tombait et entraînait le Français dans sa chute.

LE NOUVEAU TRIOMPHE DE CARPENTIER

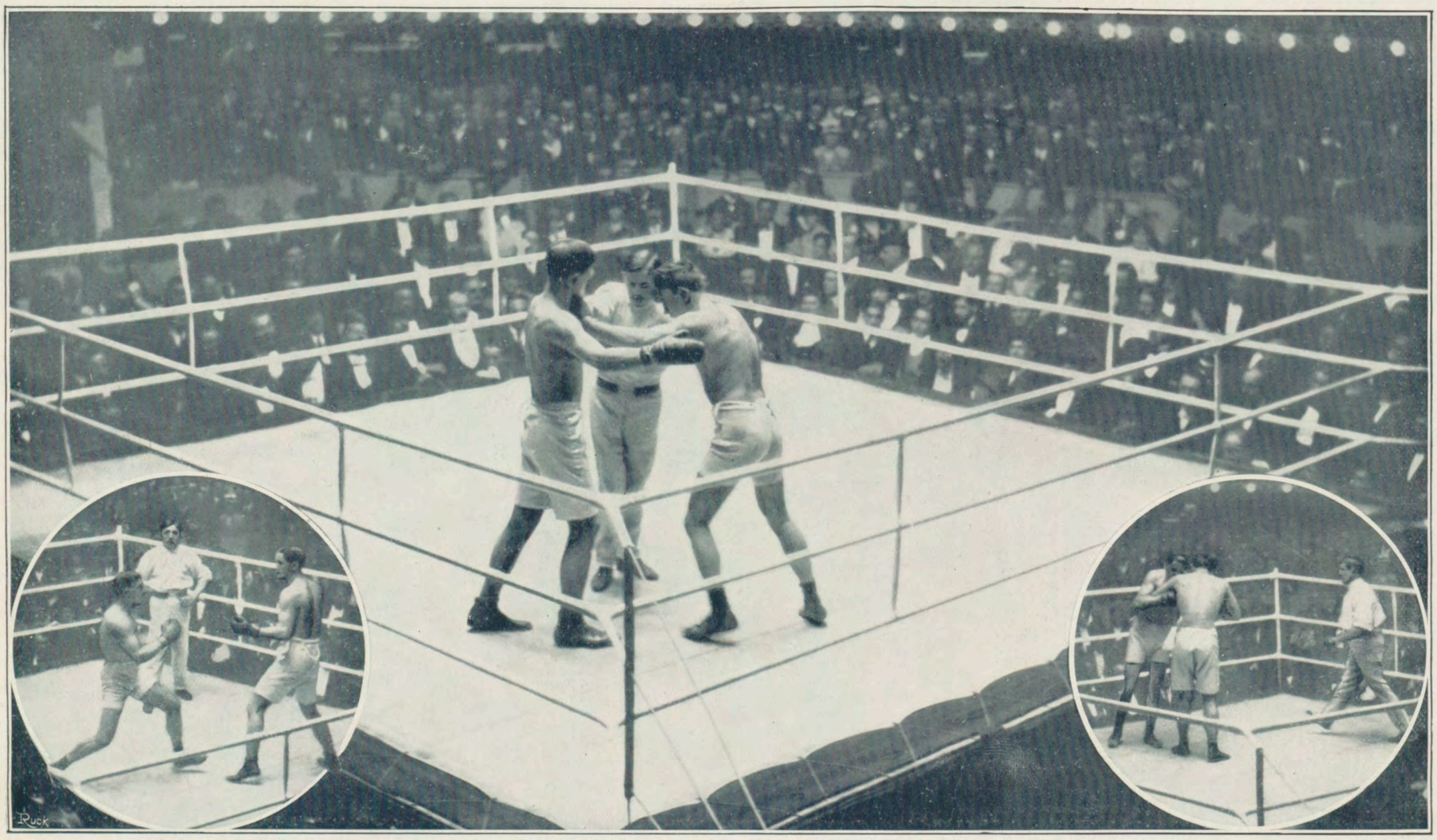
Les soigneurs de Carpentier, sitôt sa victoire décidée par deux des juges sur les trois, le portèrent en triomphe sous les acclamations de la foule, tandis que Willie Lewis pleurait dans son coin.

CARPENTIER VAINQUEUR



WILLIE LEWIS VA ENVOYER CARPENTIER A TERRE

Au début, le jeu était égal, puis Willie Lewis s'assurait l'avantage. Carpentier, inférieur jusqu'au treizième round, égalisait à partir de ce moment jusqu'à la dernière reprise, où il menait alors de loin devant un adversaire fini. A gauche, une attaque de Willie ; à droite, un clinch.



LA SORTIE D'UN CORPS-A-CORPS

Carpentier sera opposé à Frank Klaus la veille du Grand Prix de l'Automobile Club de France, à Dieppe. Il semble que ce soit aller un peu vite en besogne et il est à craindre qu'un échec trop radical « décroche le cœur » de notre champion. Klaus a battu tous les meilleurs hommes de sa catégorie en se jouant d'eux.